

LA VIE AU GRAND AIR



Ruck

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, av. des Champs-Élysées (téléph. 528-64, 66, 68
et 9, avenue de l'Opéra (téléph. 200-89).

VÉDRINES EN VOL

Védrines a enlevé la semaine dernière la Coupe Paris-Pau,
accomplissant le parcours en trois étapes.

(Voir pages 262 et 263.)

Abonn. : France 24 fr. — Étranger 28 fr.
Les abonnés de "La Vie au Grand Air" réalisent sur les acheteurs au N° plusieurs économies. 1^{re} Une économie de 2 fr. sur les 52 numéros (24 fr. au lieu de 26 fr.). 2^o Ils reçoivent, sans augmentation, un minimum de 3 numéros spéciaux vendus 1 fr. 30. L'abonnement donne également droit à de nombreuses primes dont ne bénéficient pas les acheteurs au N° (Liste envoyée sur demande). Les abonnements d'un an peuvent être payés en 2 fois.

La Vie au Grand Air

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de dragées est expédié franco par le **LABORATOIRE**, 11, R. de Dunkerque, Paris, contre mandat-poste de 10 francs. — **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.** — N'ayant soin de bien spécifier : **Thyroidine Bouty**.

MAISON DE PROMENADE

DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VI*)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE



Le Moteur SANS SOUPAPES

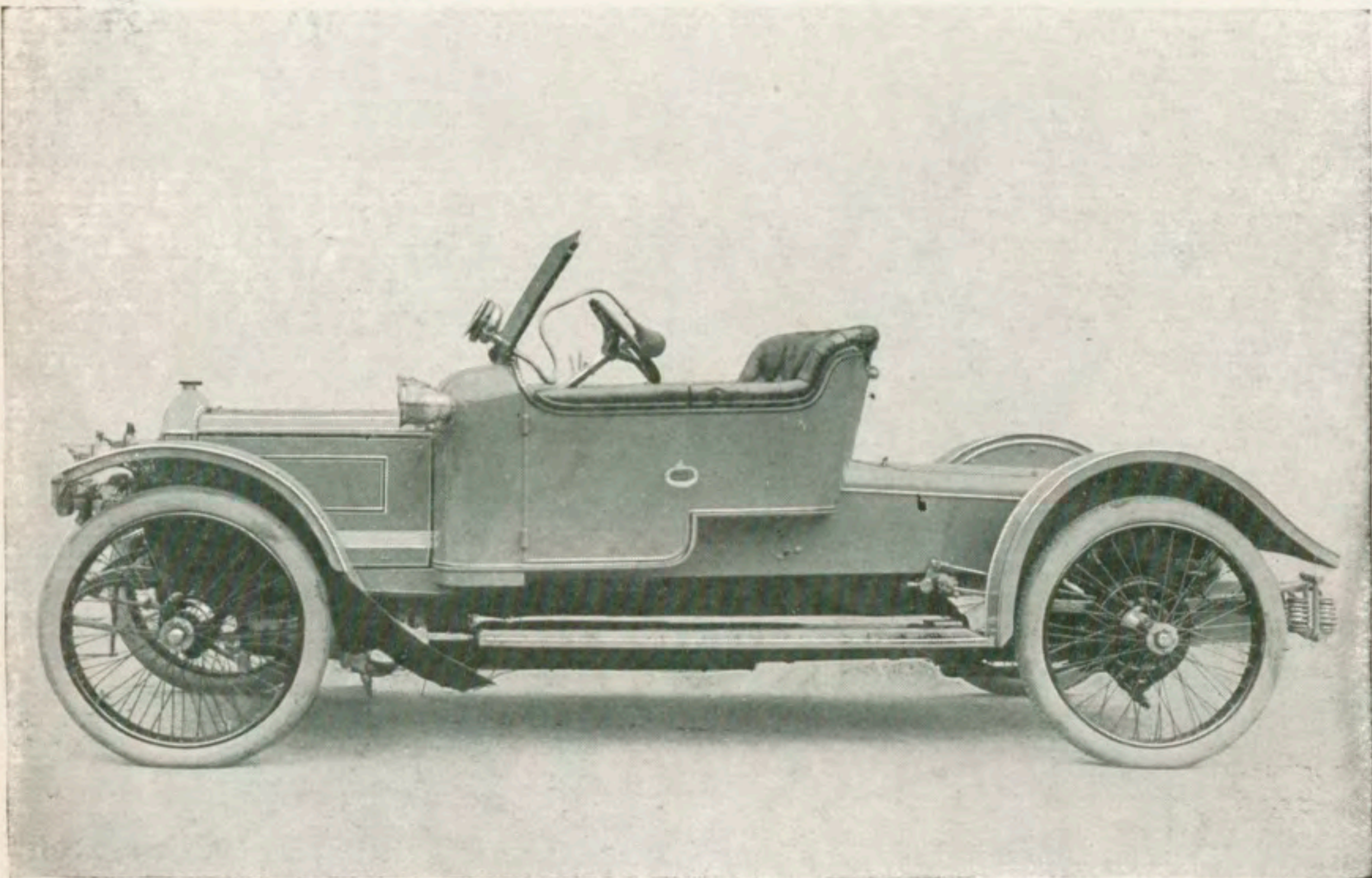
a définitivement conquis le monde entier

LES
MERVEILLEUSES
VOITURES

Daimler

MUNIES
DE CE MOTEUR

sont la preuve incontestée de sa supériorité

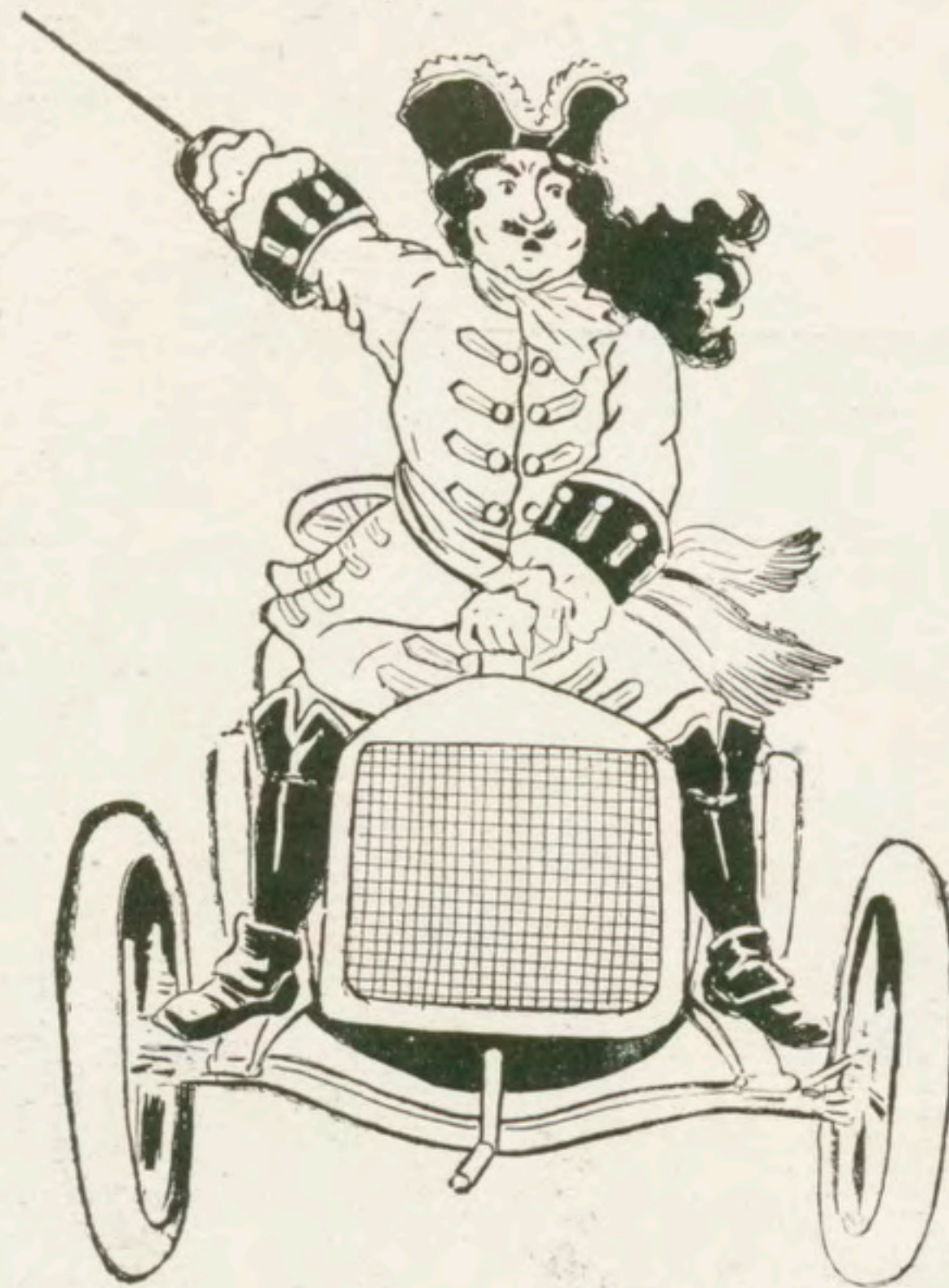


MODÈLE LIVRÉ A S. M. I. L'EMPEREUR DE RUSSIE

Société Française de la **DAIMLER** Motor Cy

Téléphone 544.31

18, Rue Troyon (Étoile) - PARIS



MALBROUGH

s'en va

t'en

guerre

Malbrough s'en va t'en guerre,
Mironton, mironton, mirontaine.
Malbrough s'en va t'en guerre,
B.en vite il reviendra (ter).

Car sa voiture roule,
Mironton, mironton, mirontaine.
Car sa voiture roule
Sur pneus Continental (ter).

Les Pneus vraiment économiques ne sont pas ceux qui coûtent le moins; mais bien ceux qui durent le plus.

PNEU CONTINENTAL

3 NERVURES

PARIS - 146, Av. Malakoff.

Usines à Clichy

LA MEILLEURE HUILE



POUR TOUS MOTEURS



Vacuum Mobiloils

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acqueteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande. Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

29 Avril 1911 N° 658

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & C^e

Direction et Rédaction : 99, av. des Champs-Élysées, Paris N° Tél. 528-64-66-68

Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.

Messageries : 56, avenue du Maine

Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & C^e, 11, boulevard de... italiens.

PUBLICITÉ

Pages d'Annonces, la ligne... 2 fr.

La page... 600 fr.

Encartage... 750 fr.



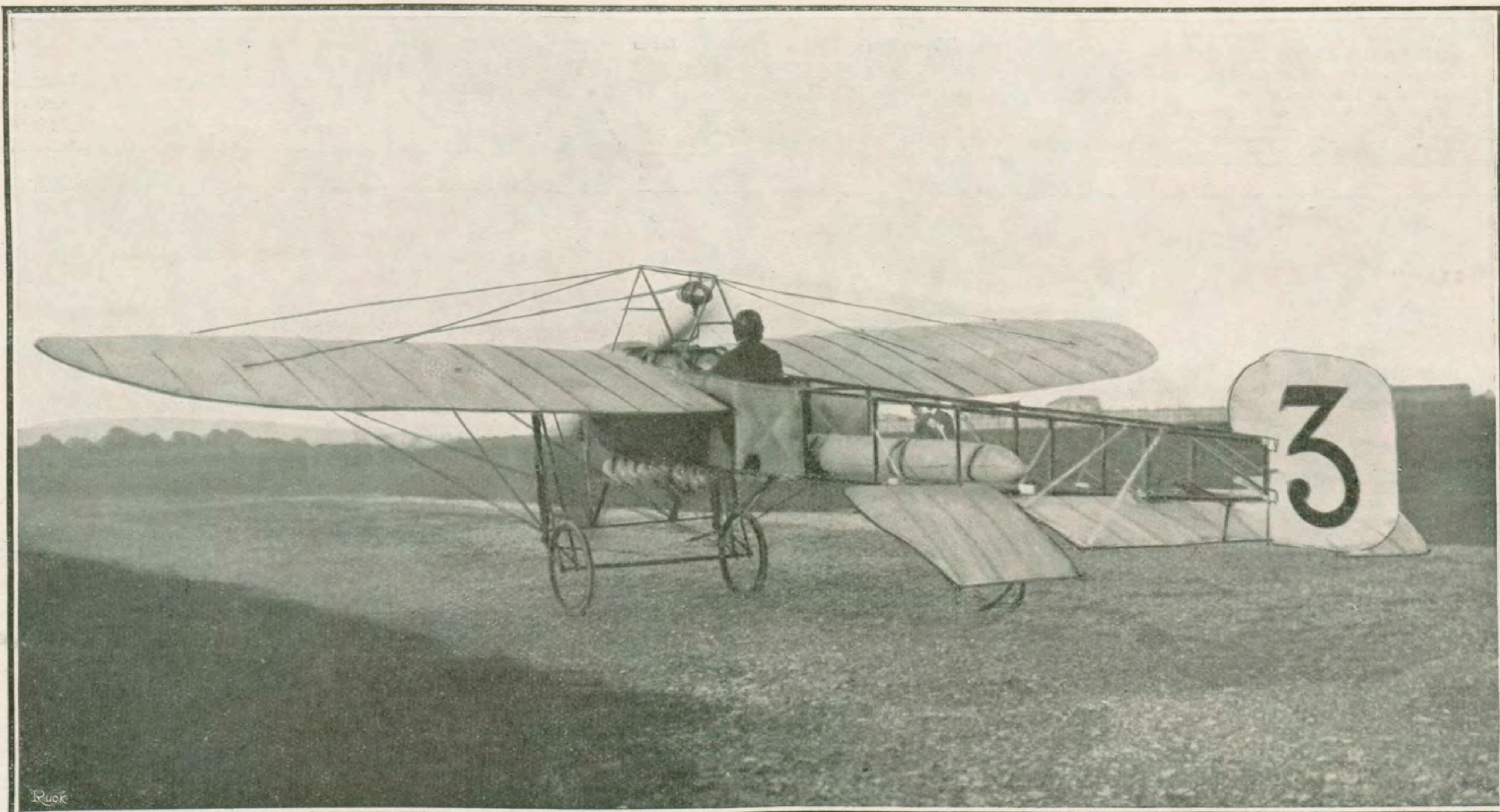
Photographie de notre envoyé spécial.

UN AÉROPLANE A LA REVUE DE TUNIS

Pendant le récent voyage du Président de la République en Tunisie, l'aviateur Bouvier vint voler au-dessus des troupes françaises et beylicales qui défilaient devant M. Fallières. Et c'était un contraste curieux que celui de cet oiseau artificiel, dernière conquête de la science européenne, et de ces Arabes dont le costume, les mœurs et les idées n'ont pas variés depuis l'époque de Mahomet.

Détails techniques : moteur Gnôme, magnéto Bosch, hélice Chauvière.

UNE SEMAINE D'ATTENTE



Un faux départ du Marquis de Villeneuve-Trans

Aucun des concurrents inscrits pour la course Nice-Calvi et retour ne prit le départ. Le marquis de Villeneuve-Trans s'éloigna un matin à 500 mètres de la côte, mais il s'empressa de faire demi-tour et de regagner la terre ferme.

Aucun des concurrents de Nice-Calvi et retour n'a pris le départ.

CETTE semaine, qui devait voir s'accomplir au-dessus de la Méditerranée des prouesses aériennes, a été une semaine d'attente et, hâtons-nous de le dire, sans grand espoir. Quand il fut question d'une course entre la France et la Corse, on fut assez sceptique dans les milieux de l'aviation et, pour ma part, je n'y crus guère. Pour qu'elles soient accomplies, de pareilles performances valent qu'elles soient récompensées autrement que par les 500 louis attribués au premier. Quoi qu'on en dise, les aléas d'une course au-dessus de la mer sont considérables. Il ne s'agit pas de la distance à couvrir, ni des dangers de l'atmosphère. Par beau temps, et à une certaine hauteur, l'air est plus calme au-dessus d'une étendue plate et uniforme comme la mer qu'au-dessus de la terre. Mais tant que l'on n'aura pas l'appareil à deux moteurs indépendants, pouvant suffire chacun à la sustentation de l'ensemble, l'aviateur sera toujours à la merci de l'accident bête : bougie cassée, carburateur encrassé, une poussière dans l'essence. Les moteurs d'automobiles n'en sont pas exempts. Mais, ce qui représente pour une voiture un arrêt de quelques minutes, et, pour l'aviateur au-dessus de la campagne, tout au plus un atterrissage en terrain difficile, est, pour celui qui vole au-dessus de la mer, le plongeon inévitable. Une course au-dessus de la mer, si elle n'a pas pour but la création d'un modèle nouveau, ou l'adaptation à de nouveaux usages des modèles anciens, n'a aucune raison d'être. Elle ne fait qu'ajouter aux dangers ordinaires de l'aéroplane celui de la noyade. Est-ce bien nécessaire? L'acte de Blériot fut utile à son époque, car il fut surtout un symbole. A l'heure actuelle, la traversée de la Manche est un jeu ; c'est une affaire de 15 à 20 minutes. Autre chose est de partir pour 200 kilomètres avec une zone d'atterrissage aussi étroite qu'est la région nord de l'île de beauté. Le cap Corse est facile à manquer, et il ne faut pas dériver de beaucoup à l'est pour ne plus



Bobba à Châtellerault

Le jeune aviateur Bobba, part d'Issy-les-Moulineaux pour Pau, atterrit à Châtellerault, cassa son blip à l'atterrissage.

Bague également a renoncé momentanément à son audacieuse tentative.

trouver que la côte basse de l'Italie, ou beaucoup à l'ouest pour aller se perdre en Méditerranée vers de lointaines Baléares.

C'est probablement ce qui a fait réfléchir les quatre engagés de l'épreuve qui, à part l'un d'eux, n'avaient à leur actif aucune performance qui les désignât pour un tel exploit. Vidart avait réalisé quelques beaux vols. Bécue s'était spécialisé dans l'hydroplane, le marquis de Villeneuve-Trans passait son temps à ajouter des vessies natatoires à son fuselage et le monoplan Blinderman n'avait pas de pilote. Il en trouva un le dernier jour, il eut juste le temps de s'élever et de retomber au milieu des débris de son appareil avant que sonnât l'heure fatidique de midi du 23 avril, qui marquait la clôture de la course. Les torpilleurs qui depuis huit jours sortaient tous les matins à 3 heures, pour reconnaître l'état du temps en pleine mer et jalonner la route, sont rentrés les uns à Toulon, les autres à Ajaccio.

Et, pendant tout cette semaine, le lieutenant Bague, lui aussi, a attendu. Il a dû mettre un certain amour-propre à ne pas être confondu avec les concurrents de la course et ne partir qu'une fois celle-ci terminée. Mais, lui aussi a joué de malheur. La boussole qu'il avait fait construire en vue de sa traversée a eu un accident. La pointe d'iridium sur laquelle repose l'aiguille s'est brisée, et pour faire cette réparation, il lui a fallu rentrer à Paris, suivi de nos deux envoyés spéciaux. Quelle déception !

Pendant ce temps, deux concurrents s'attaquaient à la coupe Paris-Pau offerte par l'Aéro-Club Béarnais. Un jeune aviateur de 18 ans, Bobba parvenait à Châtellerault d'une étape, mais brisait son appareil en atterrissant dans les terres labourées.

Plus heureux, Védrières gagnait la ville d'Henri IV en trois étapes.

MARCEL VIOLETTE.

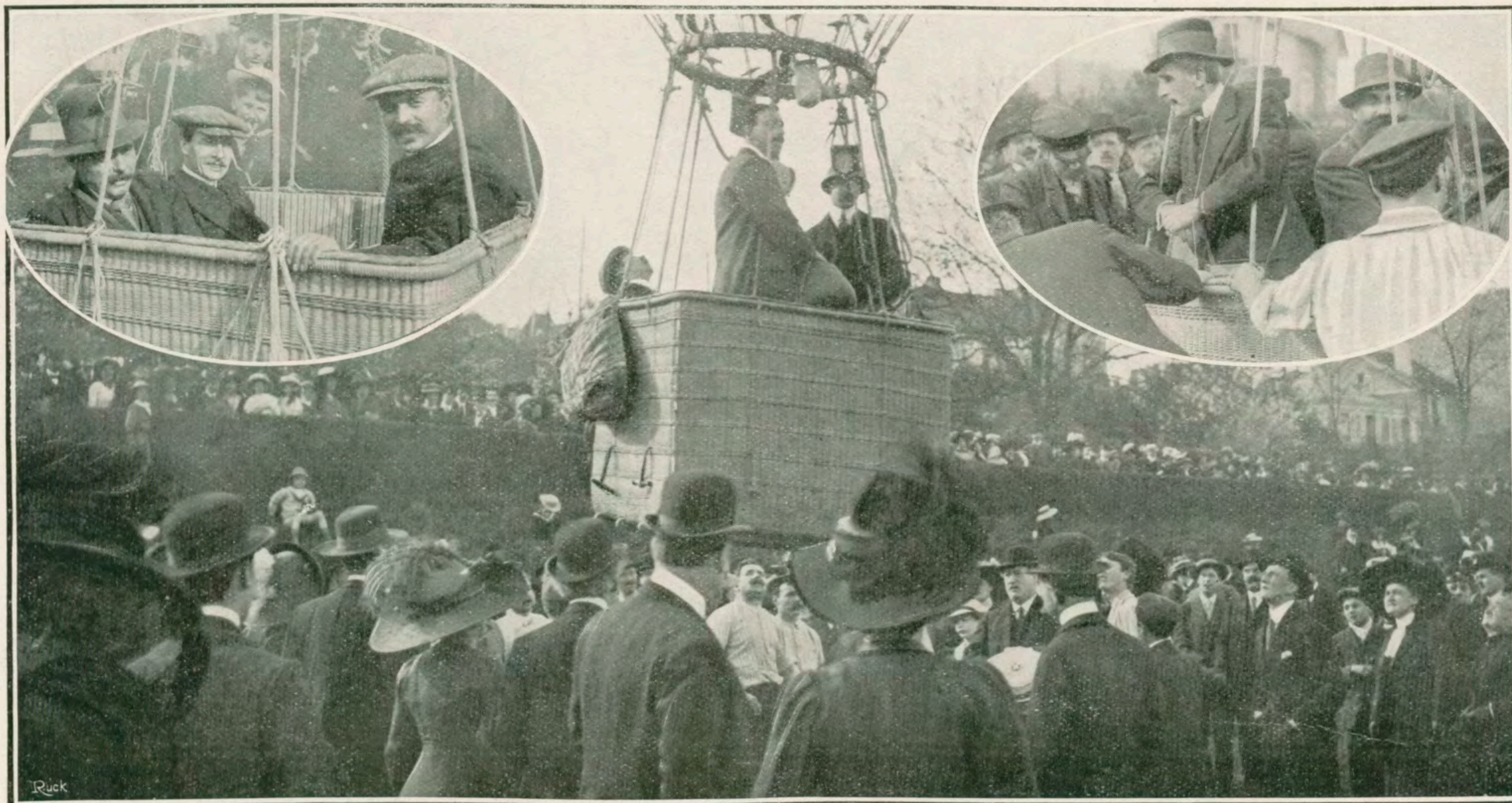
VEDRINES GAGNE LA COUPE PARIS-PAU



VÉDRINES PART D ISSY-LES MOULINEAUX

La persévérance de Védérines est enfin récompensée. Il est parvenu à emporter la Coupe offerte par l'Aéro-Club Béarnais pour le voyage Paris-Pau. Parti samedi après-midi d'Issy-les-Moulineaux, il a fait d'abord escale à Poitiers. Le lendemain il s'arrêtait à Captieux, dans la Gironde et lundi, il arrivait à Pau à 7 heures du matin. Détails techniques : Monoplan Morane, moteur Gnôme, magnéto Bosch, hélice Chauvière.

SPHÉRIQUES ET AÉROPLANES



LE DÉPART DES CONCURRENTS DU PRIX DU PRINTEMPS A SAINT-CLOUD
Dans le Prix du Printemps, concours d'atterrissage, 10 ballons sont partis dimanche du parc de l'Aéro-Club, à Saint-Cloud. Le point désigné était Coulommiers, au sud de Meaux. Au centre, Quo Vadis, à M. Schelcher; à droite, Hirondelle, à M. Suzor; à gauche, Vix, au capitaine Bellanger, emmenant le lieutenant-colonel Estienne et le lieutenant Clavenad.



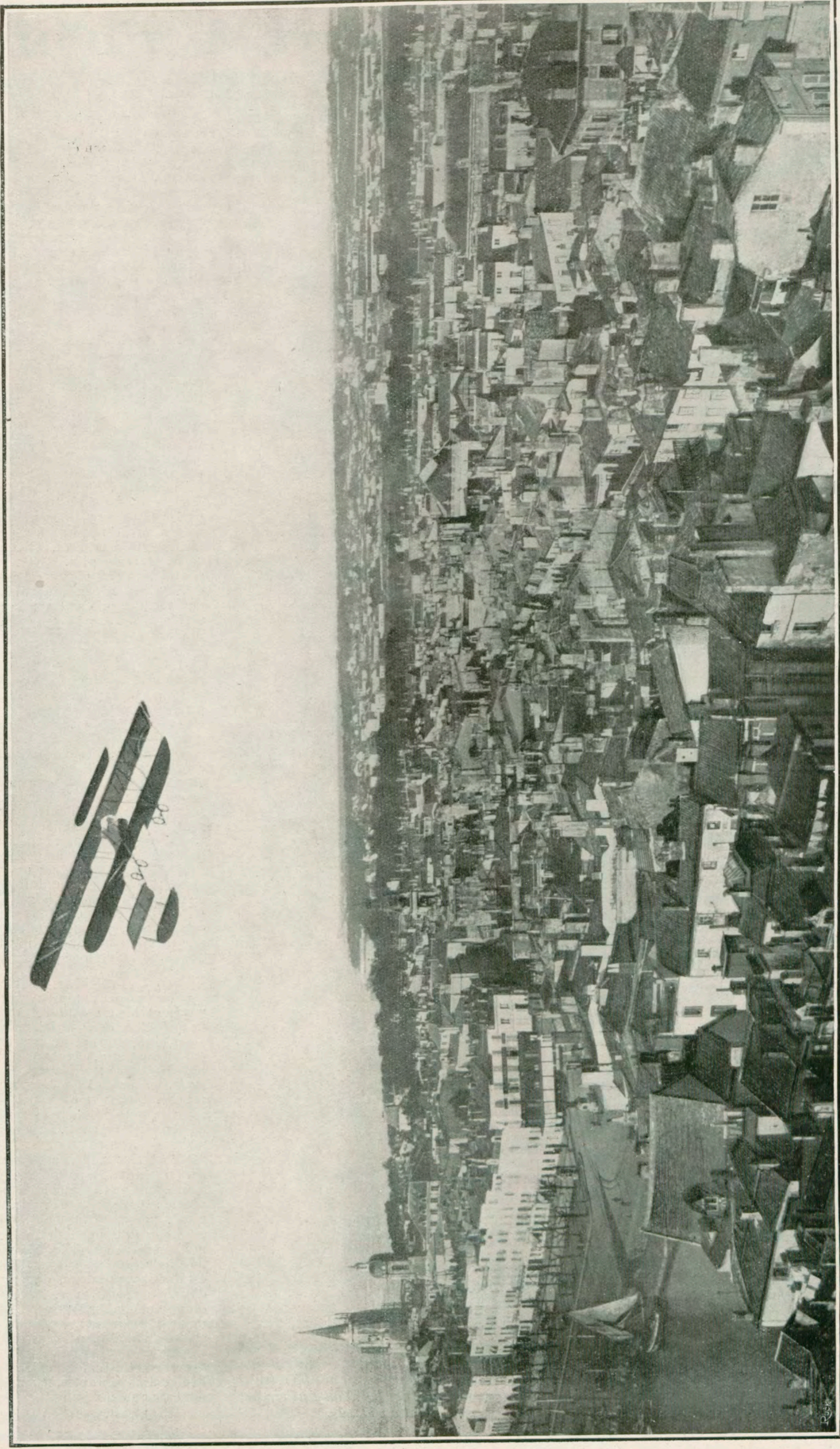
UN CONCOURS DE PETITS AÉROPLANES

La Coupe Gordon Bennett des petits aéroplanes, organisée par l'Auto, s'est disputée dimanche au Parc des Princes. Elle a réuni 200 concurrents dont quelques-uns ont présenté des appareils très ingénieux. Nous donnons ici quelques modèles de grande taille, munis de moteurs à acide carbonique ou à essence, atteignant jusqu'à un demi-cheval de force.

La Vie au Grand Air

La Vie au Grand Air

LES AVIATEURS VOYAGENT



RENAUX VOLE AU-DESSUS DE LA ROCHELLE

Le gagnant de Paris-Puy-de-Dôme est allé, la semaine dernière, faire une série de vols à la Rochelle. Après le Puy de Dôme, l'Océan. Notre photographie, prise de la Tour Saint-Sauveur, le représente volant au-dessus de la ville. Renaux va se rendre à Florence et ne pourra prendre part aux courses Paris-Madrid et Paris-Rome. Détails techniques : Biplan Farman, hélice Chauvière.

LE COUP A L'ESTOMAC

Le coup à l'estomac est l'un des plus efficaces en boxe. Il est difficile à donner. Il nécessite en effet une grande précision pour frapper l'adversaire dans cette région délicate.

EMPLOYÉS fréquemment aujourd'hui par les boxeurs et décrits sous les noms de shift-punch, solar-punch, coup au plexus solaire, ces sortes de coups portant dans la région supérieure de l'abdomen sont connus en réalité de toute antiquité. Mais ce n'est que depuis quelque vingt ans que certains boxeurs comme Sullivan, Jeffries, Fitzsimmons en étudièrent avec plus de soin les applications, et, par la virtuosité avec laquelle ils les employèrent, s'en firent en quelque sorte une spécialité.

Il n'y a pas qu'un coup à l'estomac, et du reste ce n'est pas exactement dans la région anatomique où siège cet organe si important de la digestion, qu'on doit le donner. Toute la partie qui s'étend de la limite inférieure des pectoraux à l'ombilic, et, de gauche à droite, toute celle qui va d'un flanc à l'autre, est particulièrement sensible aux coups qui, bien appliqués, sont capables d'annihiler complètement la défense d'un homme et peuvent le réduire à l'impuissance pour un temps plus ou moins durable.

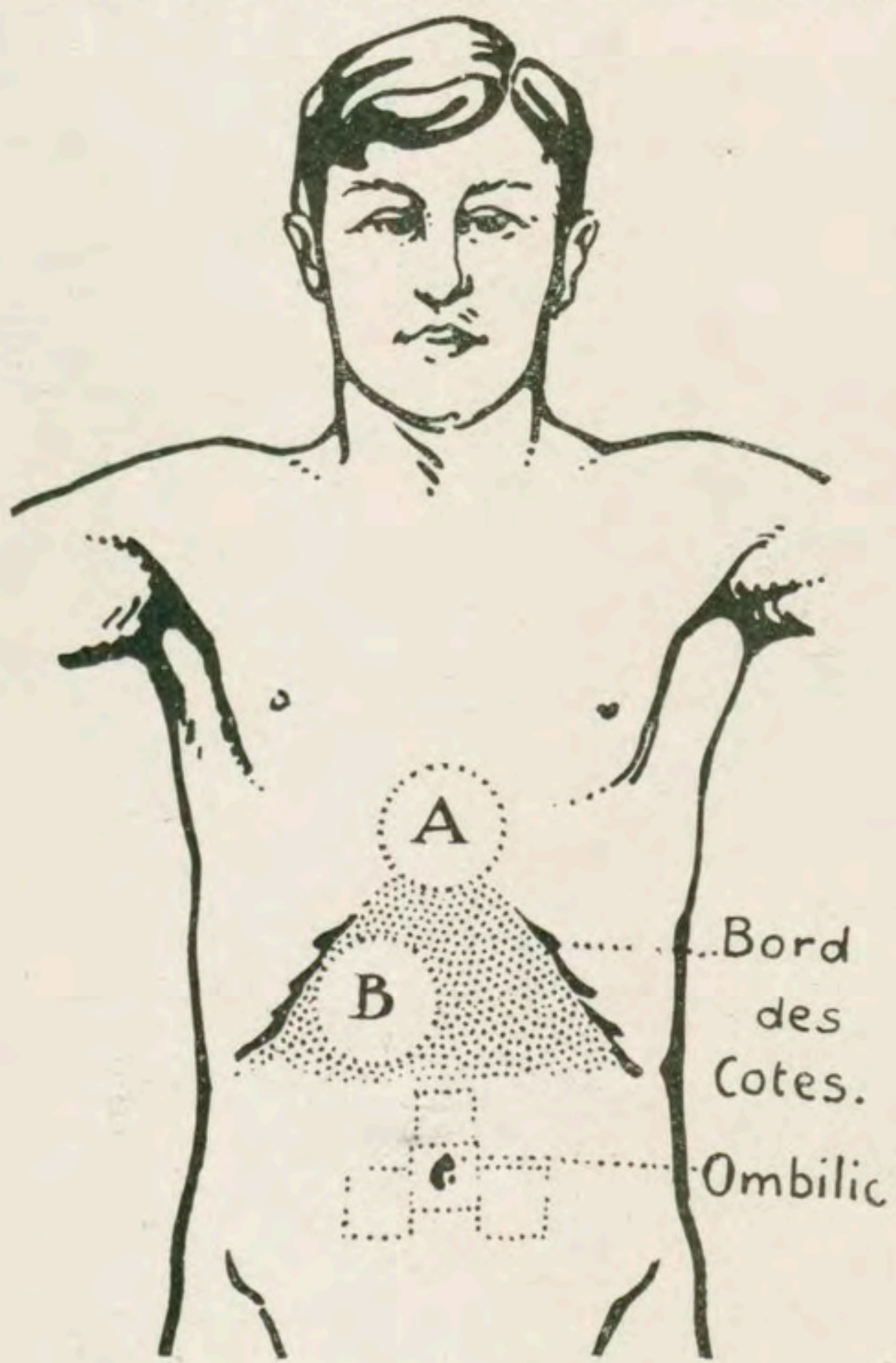
En réalité, le point le plus délicat de toute cette surface se trouve situé dans ce triangle qui est formé par l'union de la ligne des cartilages costaux avec la pointe du sternum que les médecins appellent xyphoïde. Plus particulièrement encore c'est dans la partie gauche de ce triangle que se trouve la sensibilité la plus grande. A quoi est-elle due ?

Le plexus solaire. La médecine nous apprend que dans la profondeur de l'abdomen, tout contre la colonne vertébrale, derrière les viscères importants : estomac et foie, se trouvent des ganglions nerveux, à peine de la grosseur d'un grosharicot, qui sont au nombre de deux, importants, unis à d'autres plus petits par des filets nerveux. Leur ensemble forme un réseau, un plexus comme on dit en anatomie, qui envoie des branches nerveuses à tous les organes importants de l'abdomen et même du thorax. Ainsi ces ganglions nerveux qui constituent des centres très importants pour la sensibilité, les mouvements, la circulation, et en somme la vie des grands viscères du ventre, constituent, comme on l'a dit, un autre cerveau, un cerveau abdominal, qui est de plus en rapport par des fibres nerveuses d'union avec le grand nerf du cœur et du poumon (le pneumogastrique). L'importance des fonctions de ce plexus solaire est donc, vous le devinez, considérable, et un coup violent portant sur cet organe nerveux si sensible va retentir forcément sur la sensibilité d'abord, d'où la douleur violente, mais encore sur la respiration, d'où l'arrêt subit des mouvements respiratoires, ou même sur le cœur, d'où la syncope. Du reste, chez certains sujets nerveux la syncope peut être due à l'excès même de la douleur produite par le coup.

Le plexus solaire n'est donc ébranlé par les coups portés à l'estomac que par transmission à travers les organes qui sont placés entre lui et la région frappée. Mais ces coups sont d'autant plus effectifs que le choc porte plus directement. En réalité, il n'y a pas que les chocs de la région sous-xyphoïdienne qui produisent des effets appréciables sur le plexus solaire. Tous les coups qui frappent vigoureusement sur quelque région que ce soit du ventre, finissent par transmettre une certaine vibration au plexus; aussi, suivant la violence et surtout la direction du coup, ces effets, sont-ils assez variables et de plus en plus légers au fur et à mesure qu'ils touchent plus bas.

Les coups aux côtes, à la pointe du sternum, à la pointe des côtes, sous le bras, au foie, au cœur, etc., agissent souvent par ébranlement de voisinage sur le plexus solaire; mais cependant, il faut savoir que tous ceux qui portent sur les côtes au-dessous du pectoral, produisent un effet certain, si le choc est assez vigoureux, et qui n'est pas dû à l'ébranlement du plexus solaire. C'est par l'arrêt des fonctions respiratoires dû à la contraction et au spasme subit des muscles respiratoires que ceux-là agissent. En effet, toutes les fois qu'on

frappe brutalement un muscle, on produit sa contraction subite. Tous les muscles respiratoires, utiles pour aspirer l'air, s'insèrent sur les côtes et surtout sur la moitié inférieure du thorax. C'est là que le grand muscle intérieur,



La région de l'estomac.

Les deux cercles désignent les points où il faut frapper : A, xiphoïde, B, centre du plexus solaire passant au milieu de la huitième côte. La zone pointillée indique la partie particulièrement sensible du plexus.



La bonne et la mauvaise direction.

Le boxeur amène son droit pour un cross. La direction de la flèche indique le sens d'une mauvaise attaque à l'estomac. Pour bien frapper, il faut envoyer un hook ou un crochet remontant au plexus.

le diaphragme, vient se fixer, en dedans des côtes. C'est un muscle transversal, qui sépare, à la façon d'une étagère placée entre le ventre et la poitrine, les organes de l'abdomen, estomac, foie, intestin, etc., de ceux de la poitrine, cœur et poumon. Ce muscle s'abaisse pour nous permettre d'aspirer l'air; quand on le frappe sur ses bords, là où il touche aux côtes, il se contracte et reste, pendant quelque temps, incapable de se mouvoir, d'où arrêt ou difficulté de la respiration, qui n'est plus alors possible que par d'autres muscles accessoires, tels que les pectoraux. Mais cette respiration est insuffisante, surtout au cours d'un exercice.

Dans le coup dit au cœur, il y a surtout une action sur le diaphragme et une autre assez particulière récemment étudiée en médecine sous le nom de « réflexe d'Abram ». Quand on frappe sur la région du cœur, il se contracte et se rapetisse. Plus ce coup est violent, plus cette action est marquée et elle n'est pas sans influence sur la circulation qu'elle trouble jusqu'à produire la syncope. Mais cela est rare en boxe, parce que le cœur est défendu par les puissants matelas des muscles pectoraux, généralement développés chez les boxeurs. Ainsi donc, dans tous les coups qui portent sur la partie inférieure de la poitrine, sur les côtes, il y a arrêt respiratoire par action sur les muscles respiratoires, et quelquefois sur le cœur, mais de plus, il y a toujours un petit ébranlement au plexus solaire.

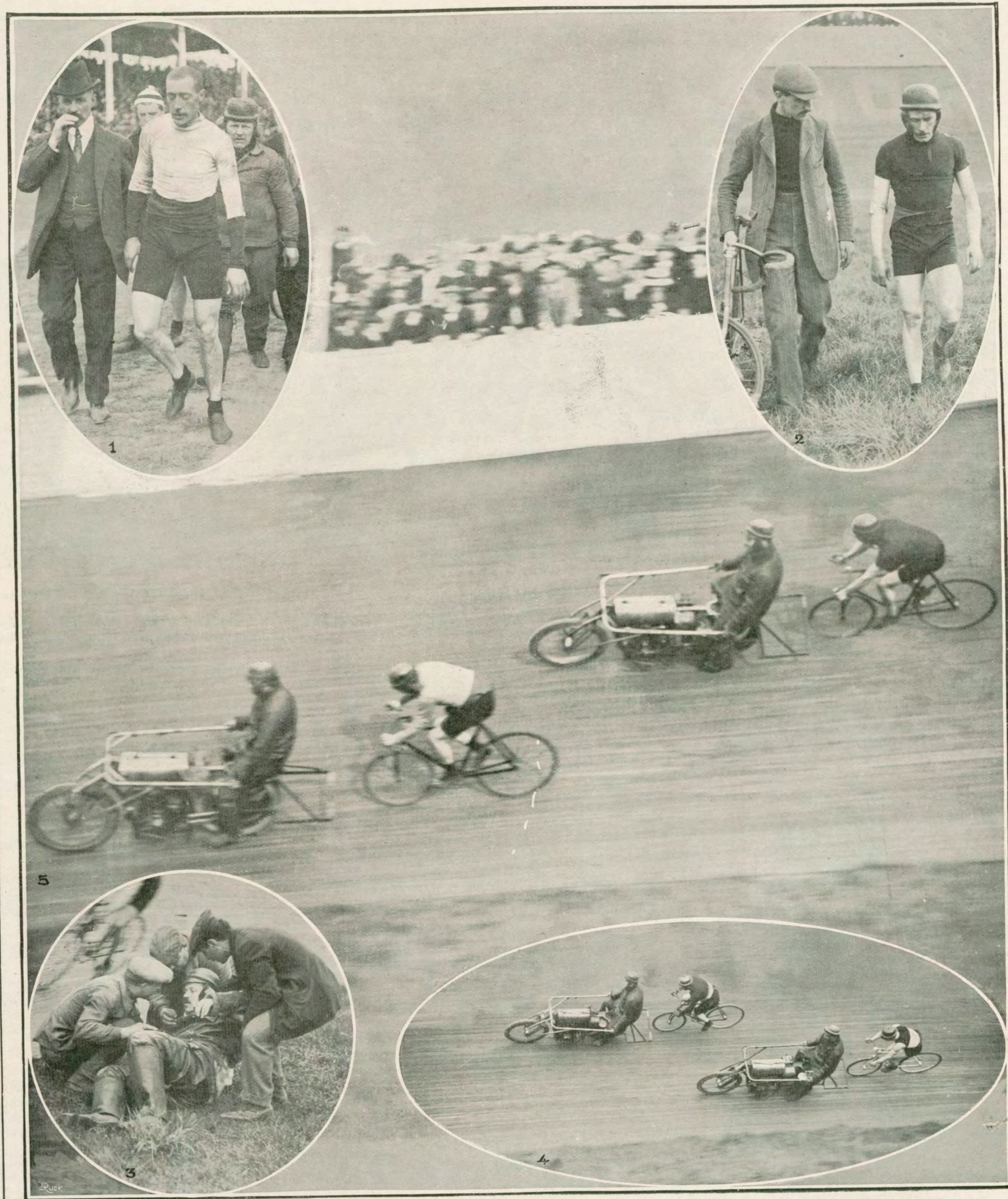
Tous ces mécanismes finissent en dernière analyse par agir soit sur la respiration, qu'ils arrêtent, soit sur le cœur par syncope, ou par diminution de la circulation, et enfin par une douleur plus ou moins violente.

Il faut savoir que tous ces coups, bien appliqués, sont dangereux; et s'ils produisent si peu d'accidents dans la boxe, c'est parce qu'ils n'arrivent presque jamais en pleine direction, étant à moitié bloqués ou esquivés; c'est ensuite que les masses musculaires des boxeurs leur servent de bouclier et les garantissent, c'est enfin qu'ils sont endurcis, moins par l'habitude physique des coups, que par ce qui endurcit réellement : c'est-à-dire la pratique de l'hydrothérapie froide, l'entraînement musculaire général qui exaltent leur résistance nerveuse. Enfin ils savent, par expérience, que les combats sont rarement dangereux et que la douleur et les suites de ces coups sont vite passées, et c'est cela qui fait leur résistance morale. Car chez le boxeur novice, le fait de se « monter le coup » sur le danger des « punches », les rend plus efficaces. L'habitude morale est donc aussi importante à acquérir que l'habitude physique.

Effets des coups à l'estomac. Lorsqu'un coup arrive à l'estomac, tomac vigoureusement envoyé, et bien sec plutôt que lourd, lorsqu'il frappe bien dans le triangle qui est entre les côtes (épigastre) et un peu sur la gauche, son effet est certain, personne n'y résiste. Voici ce qui se passe : l'homme frappé se plie en deux, en portant les deux mains sur le point touché, tandis que sa poitrine se vide d'air avec un soupir rauque et douloureux. Il tombe à terre sur les genoux, ou sur le flanc, les jambes ramassées, en chien de fusil. Quelquefois il se roule à terre; mais il ne peut reprendre sa respiration pendant une durée de 20 à 30 secondes. Enfin, une petite inspiration produite par la partie supérieure de la poitrine se fait difficilement, puis quelques autres entrecoupées; le malheureux happe l'air par gorgées comme un poisson hors de l'eau. Le visage est pâle, la face inondée de sueurs froides, le regard éteint est dirigé vers le ciel, donnant une expression d'indicible souffrance, la tête roule sans force d'une épaule sur l'autre. En même temps, la douleur poignante se répand du centre frappé à tout l'abdomen et irradie jusqu'au cou, aux flancs, aux jambes, alors la nausée s'y ajoute avec des vomissements extrêmement pénibles, et quelquefois durables, chez les nerveux, pendant un ou deux jours.

J. M.

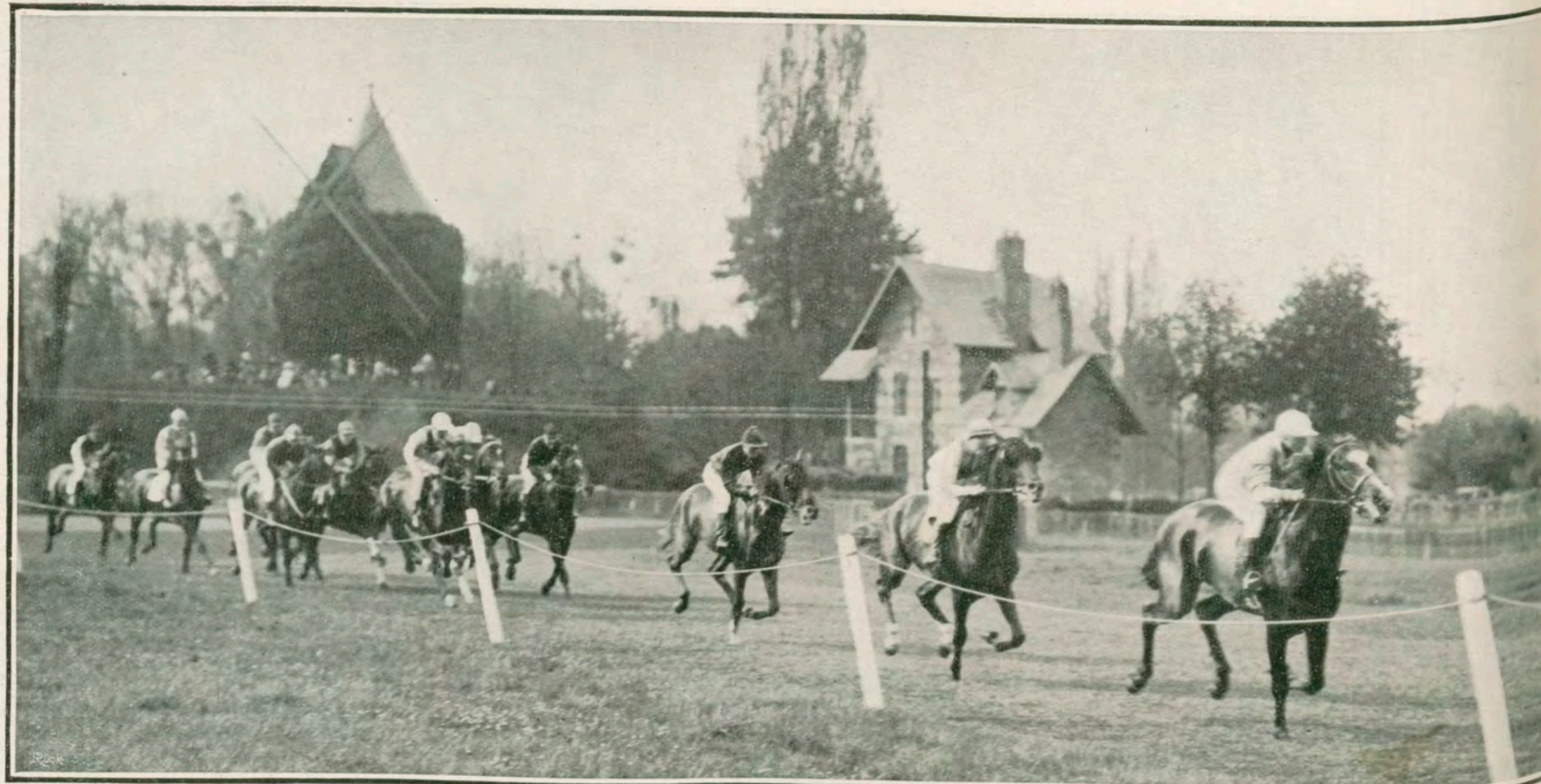
LA ROUE D'OR A BUFFALO



LAVALADE PASSE DARRAGON

La course derrière motocyclettes, dite de la Roue d'Or, fut fertile en incidents. Elle revint, tout à fait par chance, à Guignard qui couvrit les 50 kilomètres en 42 m. 53 s. 2/5. — 1. Parent, après sa chute, rentre au quartier des coureurs. — 2. Didier, qui fut également victime d'une chute va rejoindre Parent. — 3. Pasquier, entraîneur de Lavalade, qui s'est foulé la jambe est relevé par les ambulanciers. — 4. Guignard passe Darragon dans la finale. Les séries avaient été gagnées par Lavalade, Darragon et Guignard.

LE 54^e PRIX BIENNAL ET LA COUPE A LONGCHAMP



Le tournant du moulin.

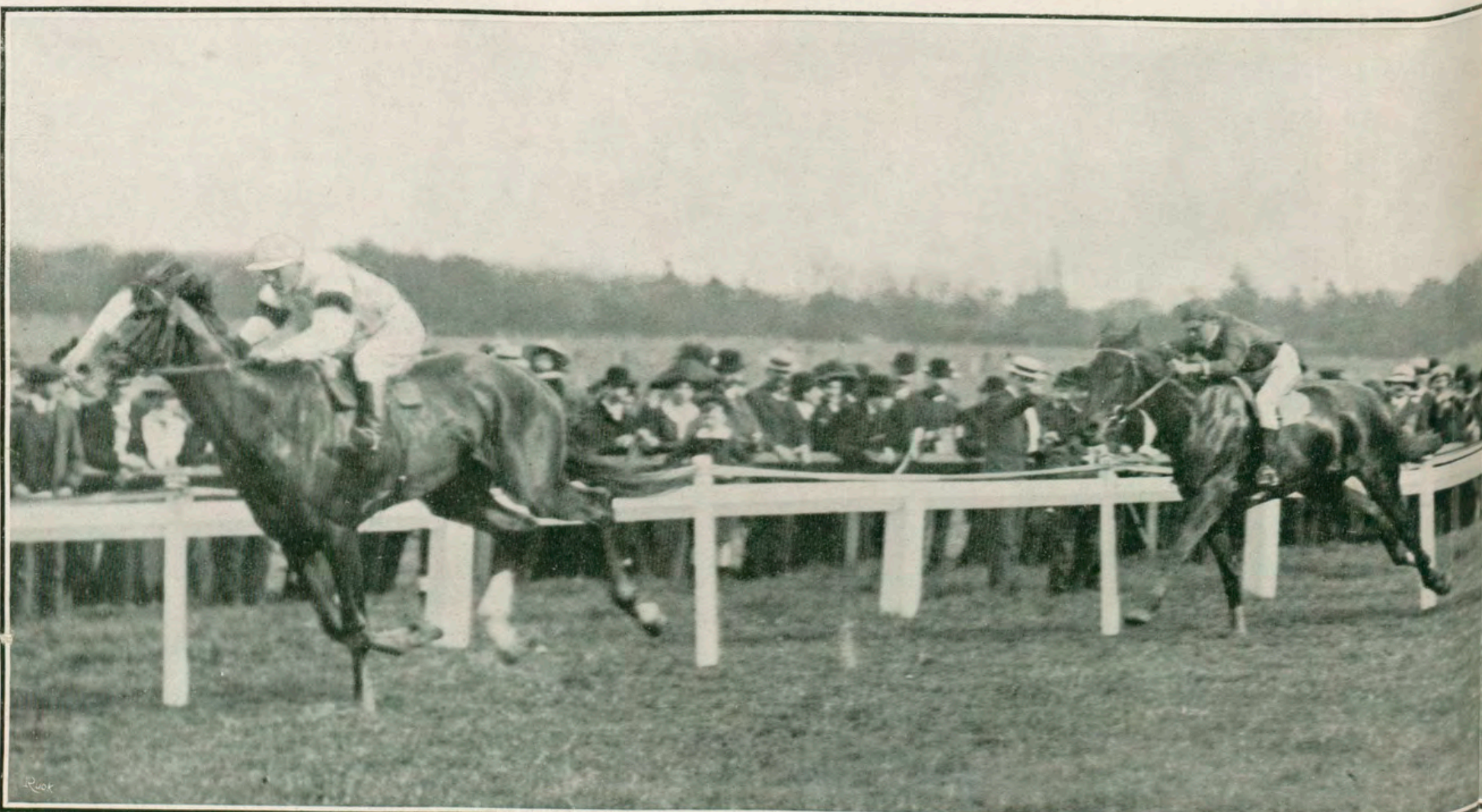
La Coupe qui réunissait un lot de douze partants a été très disputée. C'est Rire aux Larmes, qui avait fini très près des vainqueurs dans les 'Prix Le Blois et Boïard, qui a triomphé. Le cheval de M. Balli, monté par O'Neill, passe en tête à l'entrée de la ligne droite et franchit le poteau avec une longueur d'avance.

LA COUPE (3.000 mètres, 20.000 francs et un objet d'art de 10.000 francs.) Longchamp, 23 avril.



La sortie du petit bois.

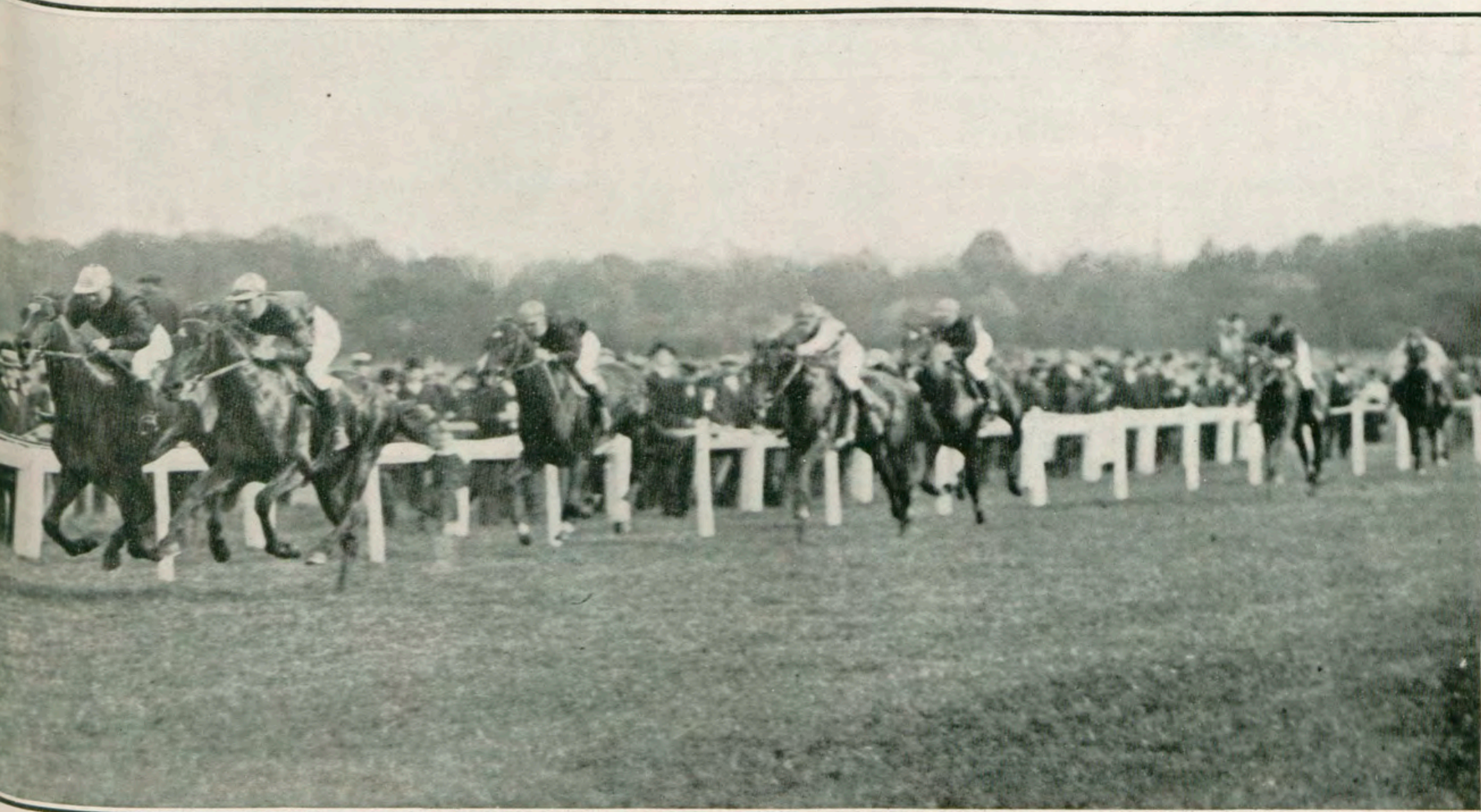
Le Tocsin s'est élancé au départ devant Infortuné, Lord Loris, Holbein et Rire aux Larmes. Dans les tournants, Gros Papa arrivait sans toutefois menacer Rire aux Larmes qui finissait avec une longueur d'avance sur lui. Dor et Basse-Pointe faisaient dead-heat pour la troisième place devant Caropolis.



Gibelin

LE 54^e PRIX BIENNAL 1911-1912 (2.000 mètres, 25.000 francs.) Longchamp, 23 avril. — L'entrée de la ligne droite.

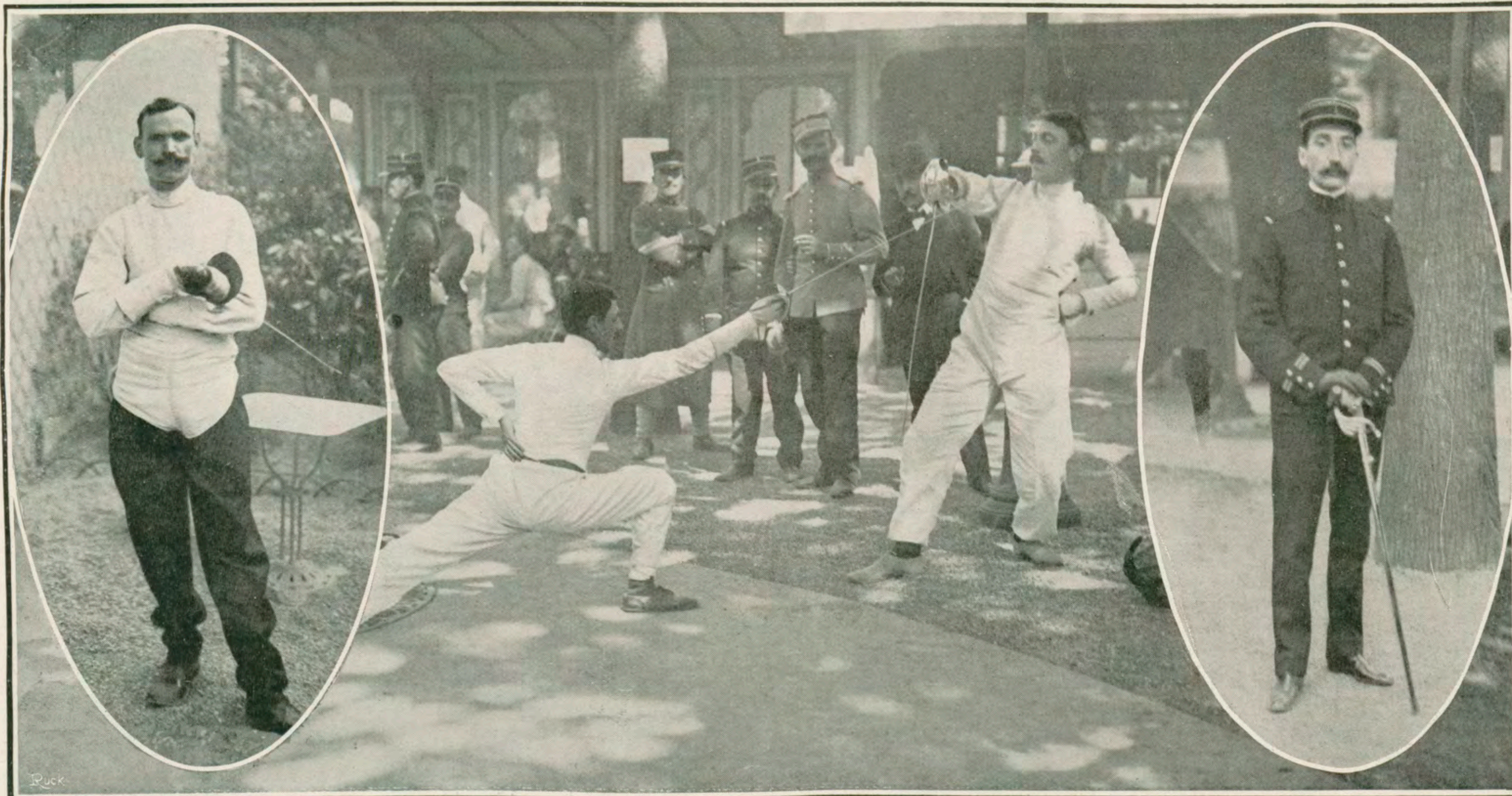
Rubinat II, qui a remporté le 54^e Biennal, avait figuré très honorablement contre Faucheur dans le prix de Saint-Cloud et finissait quatrième l'année dernière dans le Grand Critérium derrière Faucheur, Lahire et La Bohème II; celle-ci, de même que Combourg, ne semblait pas dans sa meilleure forme. Dès le départ,



Manzanarès Rubinat II

Gibelin a pris la tête devant La Bohème II, Clin d'Œil, Naumas et Glemigny. Dans la descente, Gibelin était toujours à plusieurs longueurs en avant, dans les tournants, Manzanarès et Rubinat II survenaient rapidement et le cheval de Mme Cheremetteff l'emportait facilement de deux longueurs.

Les Championnats des Armes de Combat



Les championnats militaires des armes de combat ont commencé au Jardin de Paris. A droite, le lieutenant Gabel, champion de 1910, champion du revolver et du pistolet. A gauche, l'adjudant Gibaud, champion de sabre maître d'arme. Au centre, la finale du championnat de sabre, sous-officiers engagés : Massé, du 15^e dragons et Lecomte, du 11^e cuirassiers, champion de 1911.

Les Grands Concours de la Vie au Grand Air

RÉSULTAT DU PREMIER CONCOURS

Nous publions ci-dessous le résultat du premier grand concours de la Vie au Grand Air. Nous rappelons les questions qui étaient posées :

- 1^o Quel sera l'équipe gagnante du Championnat de France de rugby ?
- 2^o Quelle équipe battra-t-elle dans la finale ?
- 3^o Combien marquera l'équipe gagnante ?
- 4^o Combien marquera l'équipe perdante ?

Nous avons reçu 3.237 réponses. Le S. B. U. C., champion de France, était d'ailleurs le favori de nos lecteurs. Les lauréats de notre concours sont les suivants :

1^{er} Prix : ANDRÉ PILOTE, 51, rue de l'Hôtel-de-Ville, aux Sables d'Olonne (Vendée) qui gagne 50 francs en espèces.

Sa réponse est la suivante : Le S. B. U. C. bat le S. C. U. F. par 14 points (4 essais, un but) à 3, alors que le résultat fut S. B. U. C. bat le S. C. U. F. par 14 à 0.

2^e Prix : L. RICARD, Hôtel de la Division, place de la Constitution, Grenoble, qui gagne 5 volumes reliés de Sports-Bibliothèque.

3^e Prix : ANDRÉ DELAGE, 39, rue Notre-Dame Saintes, qui gagne 3 volumes reliés de Sports-Bibliothèque.

4^e Prix : O. DURIEUX, 12, rue Berthollet, Paris, qui gagne 2 volumes reliés de Sports-Bibliothèque.

5^e Prix : JACQUES TORRELLI, 40, rue Pastorelli, Nice, qui gagne 1 volume relié de Sports-Bibliothèque.

6^e Prix : JEAN THIÉBAUT, Sissy, par Ribemont (Aisne), qui gagne un volume broché de Sports-Bibliothèque.

7^e Prix : GEORGES AUGER, 5, rue Alfred Lanson, qui gagne 1 volume broché de Sports-Bibliothèque.

8^e Prix : MAURICE RIBIERRE, à Tonnerre, qui gagne un livre broché de Sports-Bibliothèque.

9^e Prix : MAURICE VULPÉE, 13 bis, rue Marchande, Le Mans, qui gagne un livre broché de Sports-Bibliothèque.

10^e Prix : OSCAR HARTE, Grand Hôtel Harter et Méditerranée, Monte-Carlo, qui gagne un livre broché de Sports-Bibliothèque.

QUATRIÈME CONCOURS

Nous donnons aujourd'hui le sujet du quatrième concours :

- 1^o Quel sera le vainqueur de Bordeaux-Paris ?
- 2^o Quel temps mettra-t-il pour couvrir le parcours ?
- 3^o Quels seront les dix premiers ?

Ce concours sera ouvert le 29 avril, il sera clos le 10 Mai.

Comme tous les autres concours les prix suivants seront attribués

1^{er} prix : 50 francs en espèces.

2^e prix : 6 volumes reliés de Sports-Bibliothèque.

3^e prix : 3 volumes reliés de Sports-Bibliothèque.

4^e prix : 2 volumes reliés de Sports-Bibliothèque.

5^e prix : 1 volume relié de Sports-Bibliothèque.

Du 6^e au 10^e prix : 1 volume broché de Sports-Bibliothèque.

Nous rappelons que notre série de dix concours se terminera par un Concours d'Honneur auquel ne seront admis que les dix premiers de chacun des dix concours. Le 1^{er} prix de ce Concours d'Honneur sera de

500 FRANCS EN ESPÈCES

Toutes les réponses doivent être adressées à la Vie au Grand Air, 90, Avenue des Champs-Élysées, avec la mention Concours de la Vie au Grand Air.

Tout concurrent doit joindre à sa réponse le bon de concours qui se trouve à la page III des annonces.

UNE RENTRÉE EN SCÈNE

Arsène Lupin est revenu. Le génial gentleman cambrioleur, dont les exploits mystérieux sont encore présents à toutes les mémoires, fait sa rentrée et c'est dans *Je sais tout* du 15 avril, que Maurice Leblanc publie *Les Confidences d'Arsène Lupin*.

Je sais tout y donne aussi deux articles illustrés de magnifiques compositions en couleurs. Ces 16 pages ne constituent pas le moindre attrait du célèbre magazine.

PERPIGNAN EST CHAMPION DE 2^{ME} SÉRIE



PERPIGNAN OUVRE LE JEU

L'Association sportive Perpignannaise s'est attribué dimanche, à Colombes, le championnat de France, 2^e série, battant facilement par 20 points à 5, l'Association sportive Doloise. Les joueurs perpignans doivent leur victoire aux trois quarts qui ont continuellement ouvert le jeu et se sont montré nettement supérieurs à leurs adversaires. Dans le médaillon, un Dolois arrête un équipier adverse.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Sous cette rubrique, nous voulons avoir avec nos lecteurs une conversation qui sera en même temps une leçon de choses profitable à tous. Nous insérerons les questions d'ordre général à quelque sport qu'elles se rattachent, qu'ils voudront bien nous poser, ainsi que les réponses qui seront faites. Toutes les questions sportives susceptibles d'être traitées en quelques lignes pourront ainsi être examinées et nous comp-

tons, pour cela, sur l'aimable collaboration de tous nos lecteurs (1). — Nous publierons en outre, cela en dehors de toute publicité, et est-il besoin de le dire, gratuitement, les renseignements, descriptions et croquis relatifs aux dernières inventions, aux derniers perfectionnements de l'art mécanique susceptibles d'intéresser le chauffeur, l'aviateur, le cycliste, etc...

Inventions et curiosités

Changement de vitesse Je me permets de vous soumettre un bleu et une description d'un

changement de vitesse qui pourrait probablement intéresser les lecteurs de la Vie au Grand Air. Après recherches d'antériorités, je crois que ce modèle est inédit.

La présente invention a pour objet un changement de vitesse à manchon baladeur, avec marche arrière, agencé de manière que les engrenages correspondant aux différentes vitesses restent continuellement en prise.

Grâce à cette disposition, le passage d'une vitesse à une autre peut se faire sans donner lieu à l'usure ni au bruit désagréable qui résultent avec les changements de vitesse usuels, du choc répété des dents à chaque fois qu'un engrenage est pressé latéralement contre un autre pour entrer en prise avec lui.

Deux formes d'exécution d'un changement de vitesse de ce genre sont représentées au dessin ci-annexé à titre d'exemple.

La fig. 1 en est la coupe longitudinale d'un appareil à manchon baladeur unique.

La fig. 2 est une coupe transversale partielle faite suivant la ligne A A de la fig. 1.

La fig. 3 est une coupe longitudinale d'un appareil à deux manchons baladeurs.

Aux fig. 1 et 2, 1 désigne l'arbre moteur et 2 l'arbre récepteur; ce dernier est placé en prolongement du premier et possède une partie carrée sur laquelle le manchon baladeur 3 peut être déplacé à l'aide d'une fourchette 4 solidaire d'une tige coulissante 5. Autour du manchon peuvent tourner librement deux roues dentées 6 et 7 qui engrenent continuellement avec deux pignons 8 et 9 fixés sur un arbre de renvoi 10. Ces deux roues 6 et 7 ont, dans leur moyeu, des rainures 11, dans lesquelles peuvent s'engager des ergots 12, solidaires du manchon 3; elles sont maintenues en place par des joues 13 solidaires du carter 14 qui renferme le changement de vitesse; en outre, elles sont munies de rebords circulaires 15 qui butent l'un contre l'autre et qui maintiennent entre elles un intervalle tel que les ergots 12 ne peuvent engrener à la fois avec les deux roues 6 et 7.

L'arbre de renvoi 10 est accouplé avec l'arbre moteur au moyen de roues 16 et 17 qui restent toujours en prise et qui sont fixées sur ces arbres respectivement. D'autre part, une roue 18 fixée sur l'arbre de renvoi actionne continuellement par l'intermédiaire d'un pignon auxiliaire 19, une roue 20 montée folle sur l'arbre récepteur 2; l'axe de ce pignon 19 est fixé au carter.

L'appareil ainsi agencé permet d'obtenir trois vitesses, dont une en prise directe, et en outre une marche arrière.

Il est représenté dans une position de débrayage. Tant que l'arbre moteur tourne, toutes les roues, 17, 16, 9, 7, 8, 6, 18, 19, 20, sont continuellement obligées de tourner. Les roues 17, 7, 6, tournent dans un sens, à des vitesses différentes, et la roue 20 tourne en sens inverse. On voit que si l'on déplace le manchon vers la gauche, les ergots 12 s'engagent dans les rainures de la roue 6 et l'arbre récepteur est alors entraîné par le manchon à la vitesse de cette roue.

En déplaçant de nouveau le manchon à gauche, on l'accouple avec la roue 7,

entraînant l'arbre récepteur à une vitesse plus grande. Par un nouveau déplacement du manchon vers la gauche, on l'accouple avec la roue 17 au moyen de griffes 21, 22, ménagées sur les faces

poussé par la fourchette 4 contre la roue 6, cette dernière entre en prise avec lui et donne la première vitesse.

Pour obtenir la seconde vitesse ou la prise directe, on ramène le levier de

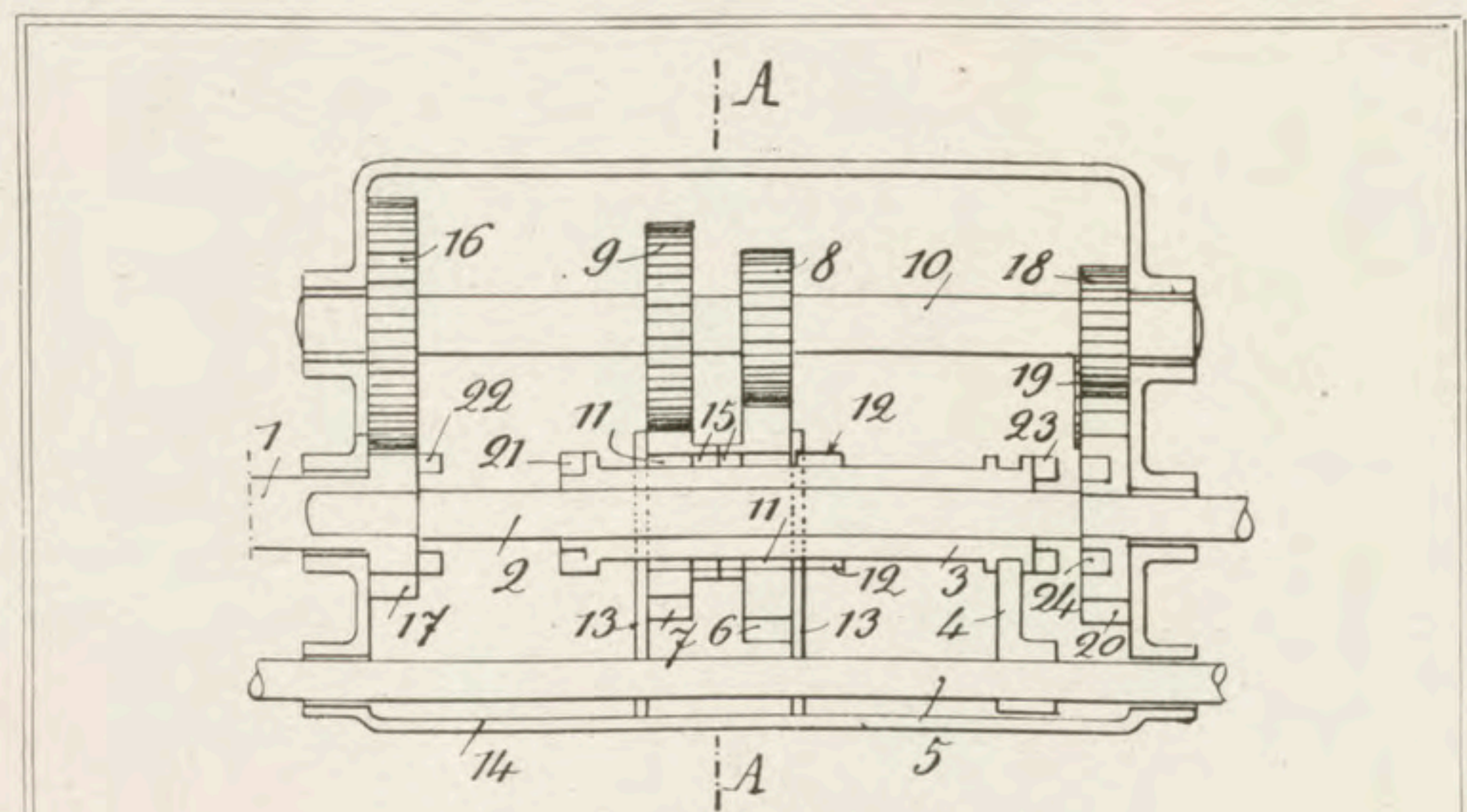


Fig. 1. Coupe d'un changement de vitesses à engrenages toujours en prise.

adjacentes de ces organes; on a ainsi une prise directe. En ramenant le manchon vers la droite, on repasse par la deuxième et la première vitesses; et si l'on pousse le manchon vers la droite, on l'accouple avec la roue 20 au moyen des griffes latérales 23, 24, de sorte que l'arbre 2 est actionné en arrière.

Il va sans dire qu'on peut obtenir un nombre quelconque de vitesses différentes en employant un nombre convenable de paires de roues conjuguées telles que 6, 8 ou 7, 9.

La figure 3 montre une variante différant de la première forme d'exécution en ce que le manchon baladeur unique est remplacé par deux manchons baladeurs 3 et 3', mobiles sur le même arbre récepteur

commande de l'appareil à la position de débrayage, puis en le déplaçant latéralement, on le met en prise avec la tige 5', de sorte qu'en le manœuvrant en avant ou en arrière on peut alors déplacer le manchon 3' pour obtenir la seconde vitesse (vers la droite de la fig. 3) ou la prise directe (vers la gauche).

Grâce à cette disposition, on peut passer d'une vitesse quelconque à une autre quelconque sans embrayer avec les vitesses intermédiaires.

Dans tous les cas, le choc des dents d'engrenage est toujours complètement supprimé, quelle que soit la vitesse à prendre, puisque les roues restent continuellement en prise.

Résumé. — 1° Ce changement de vitesse

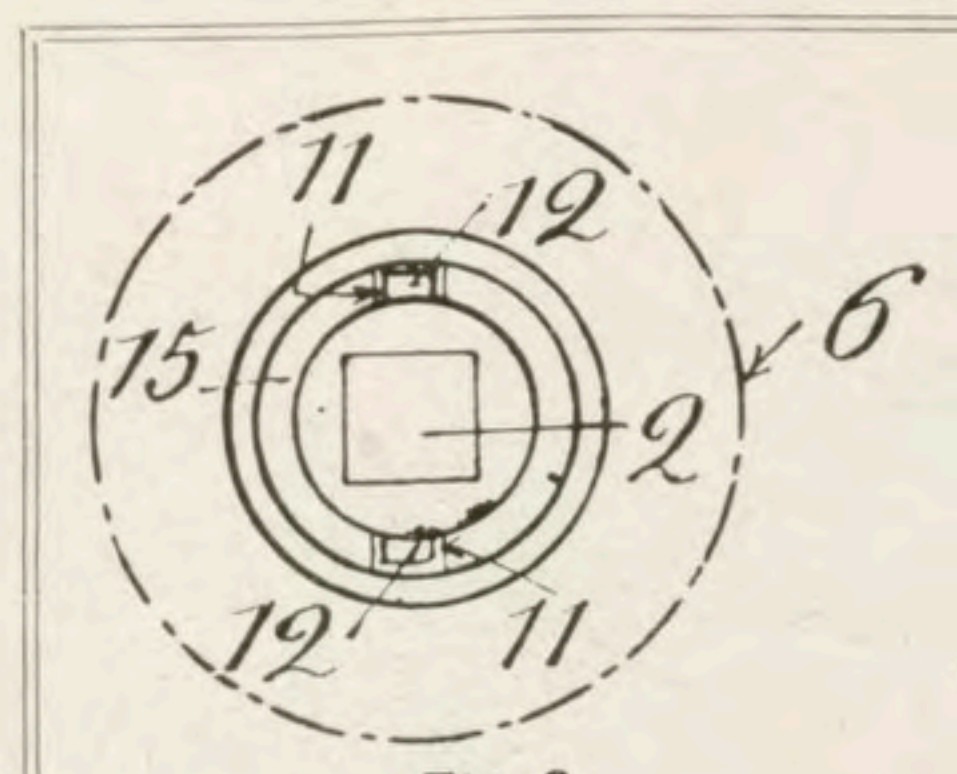


Fig. 2. Coupe transversale suivant A A (fig. 1) du changement de vitesses à un seul balladeur.

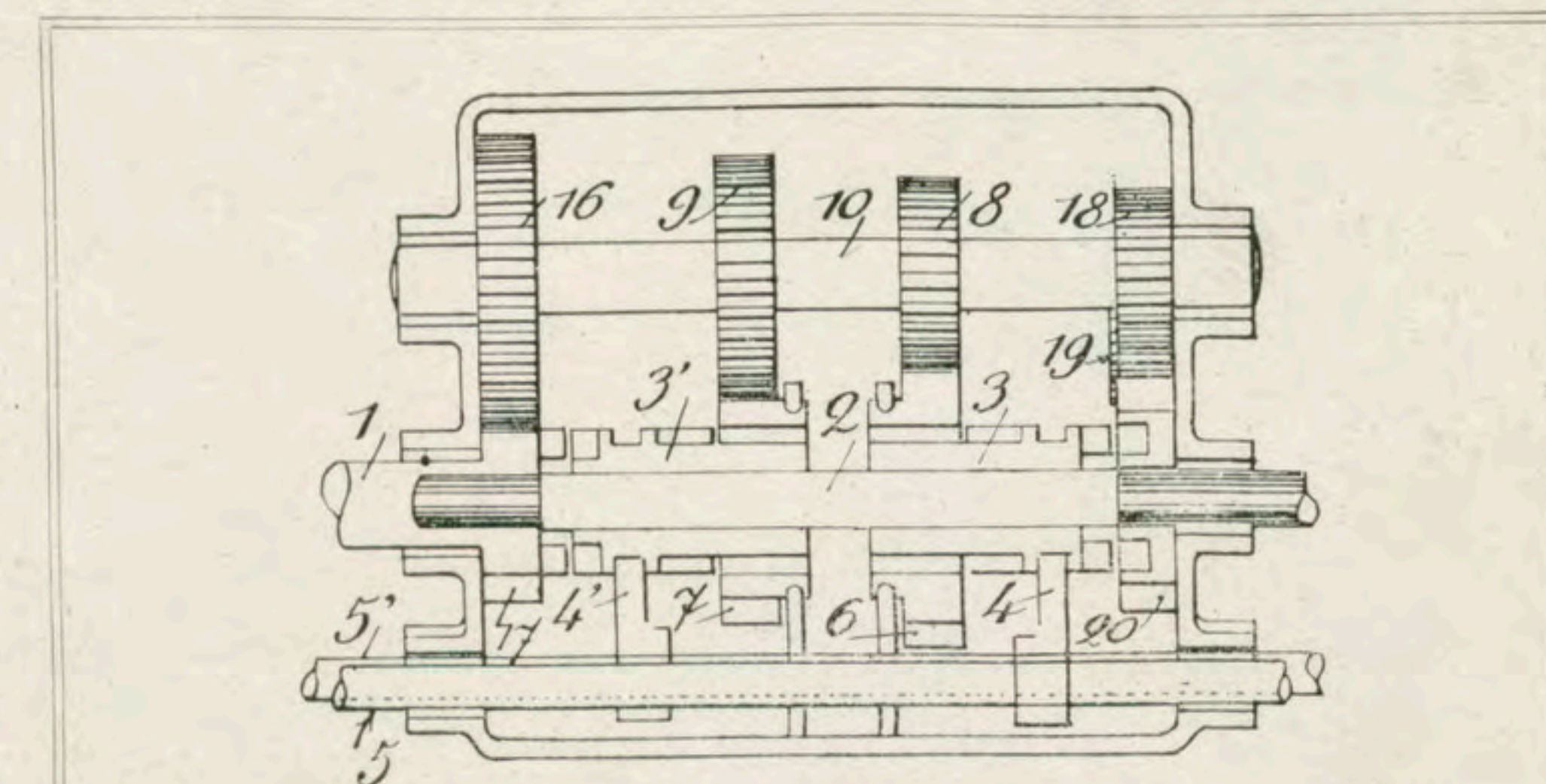


Fig. 3. Coupe longitudinale d'un changement de vitesses à deux balladeurs, à pignons toujours en prise.

et déplacés indépendamment l'un de l'autre au moyen de fourchettes 4 et 4' fixées sur deux tiges distinctes 5 et 5'. Lorsque le manchon 3 se trouve

à manchon baladeur est principalement caractérisé en ce que tous les groupes de roues correspondent aux différentes vitesses restent continuellement en prise.

2° Les roues concentriques de l'arbre récepteur sont accouplées successivement avec celui-ci au moyen d'un manchon baladeur muni d'ergots et de griffes appropriés, tandis que les roues montées sur l'arbre moteur et sur l'arbre de renvoi sont fixées rigidement sur ceux-ci.

3° L'emploi de deux manchons baladeurs permet de passer d'une vitesse quelconque à une autre quelconque sans embrayer avec les vitesses intermédiaires.

Les progrès seront d'autant plus rapides que l'on connaîtra mieux les lois de la résistance de l'air, et surtout de l'écoulement des fluides le long des surfaces.

Réponses aux questions anciennes

QUESTION N° 21.

Place de l'hélice et du moteur dans les biplans.

C'est surtout pour la facilité de la construction que le moteur et l'hélice sont placés, sur les biplans, en arrière des surfaces portantes.

L'hélice pourrait tout aussi bien se trouver à l'avant, comme dans les monoplans. Mais, du reste, il convient de ne pas s'exagérer l'importance de sa situation, au point de vue stabilité.

Le problème de la stabilité des aéroplanes est assez complexe, et nous aurons l'occasion de le traiter plus complètement que nous ne pouvons le faire ici.

L'hélice à l'avant n'est pas sans présenter des inconvénients au point de vue confortable du pilote principalement.

Quand celui-ci est derrière elle, en effet, il est presque forcément plongé dans le cône de refoulement et le vent extrêmement violent que crée une hélice en mouvement est très gênant à bien des points de vue.

En outre, l'aviateur placé derrière le moteur (surtout quand ce moteur est un rotatif), est constamment aspergé par une pluie fine de gouttelettes d'huile qui est loin d'être agréable.

L'emploi de la queue uniquement comme gouvernail de profondeur et de direction ne tend pas à se généraliser, au contraire: on sait que le gouvernail de profondeur est beaucoup plus efficace lorsqu'il est placé à l'avant.

Même dans les biplans, on cherche à supprimer la queue, et à reporter à l'avant les gouvernails: voir par exemple le nouveau type Voisin.

QUESTION N° 22

Pourquoi ne place-t-on pas les masses pesantes à une plus grande distance des surfaces portantes?

Il semble en effet au premier abord que la stabilité transversale y gagnerait.

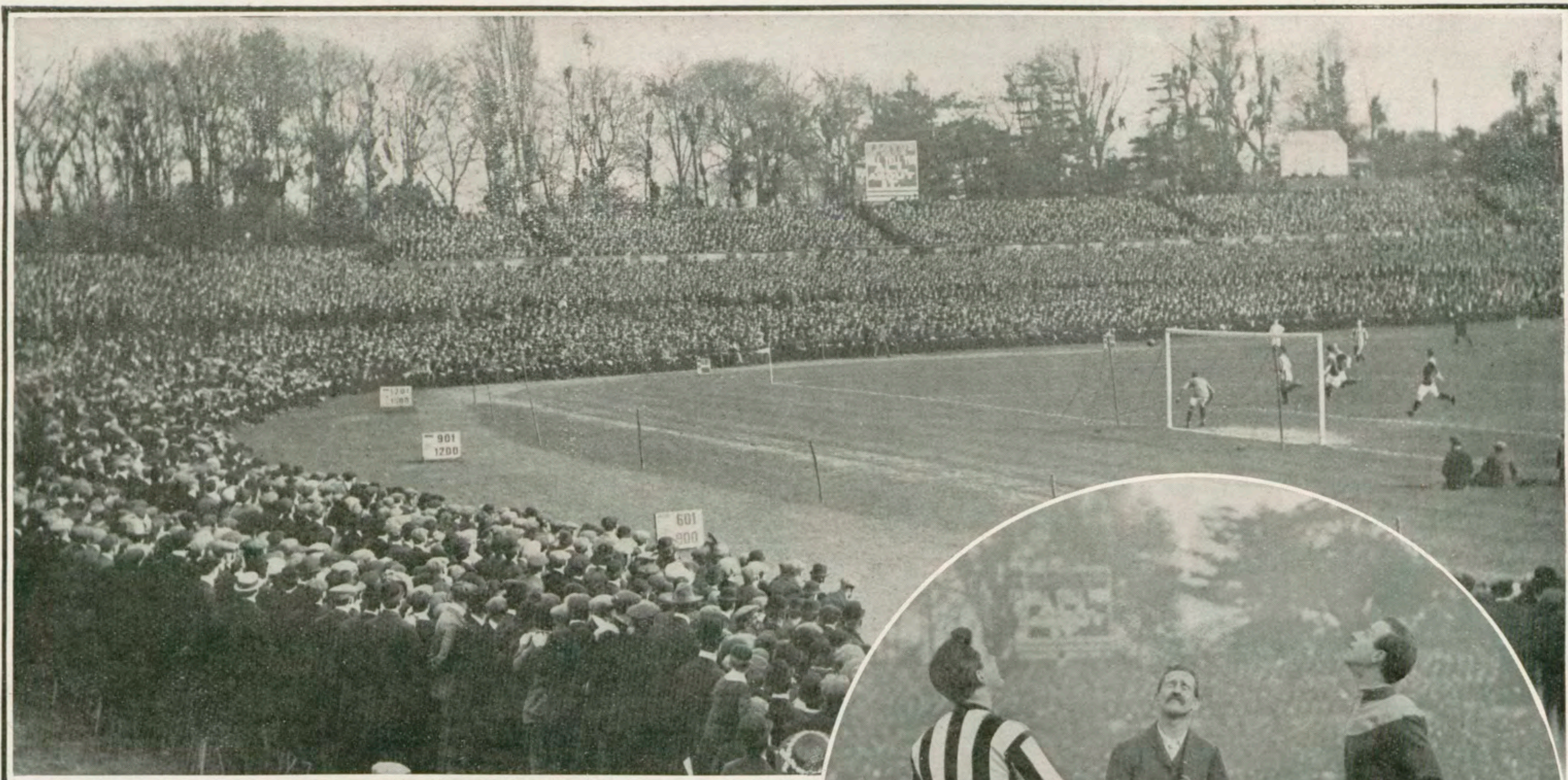
Mais un aéroplane ainsi construit est assimilable à un pendule de grande longueur: ses oscillations s'amortissent très lentement. C'est-à-dire que si la stabilité est momentanément détruite, l'appareil ne revient à sa position d'équilibre qu'après l'avoir dépassé plusieurs fois de part et d'autre.

Pendant ce mouvement pendulaire, le pilote n'a que peu d'action sur son appareil qui n'obéit qu'aux lois de l'inertie: cela n'est pas toujours sans inconvénient. D'autre part, on cherche, pour des raisons de solidité de construction faciles à comprendre, à rapprocher les masses lourdes des surfaces portantes. Un appareil où les ailes seraient trop au-dessus de ce qu'on pourrait appeler la nacelle, aurait une mauvaise stabilité en roulant sur le sol, et son envol et son atterrissage seraient très pénibles sinon dangereux.

H. PETIT

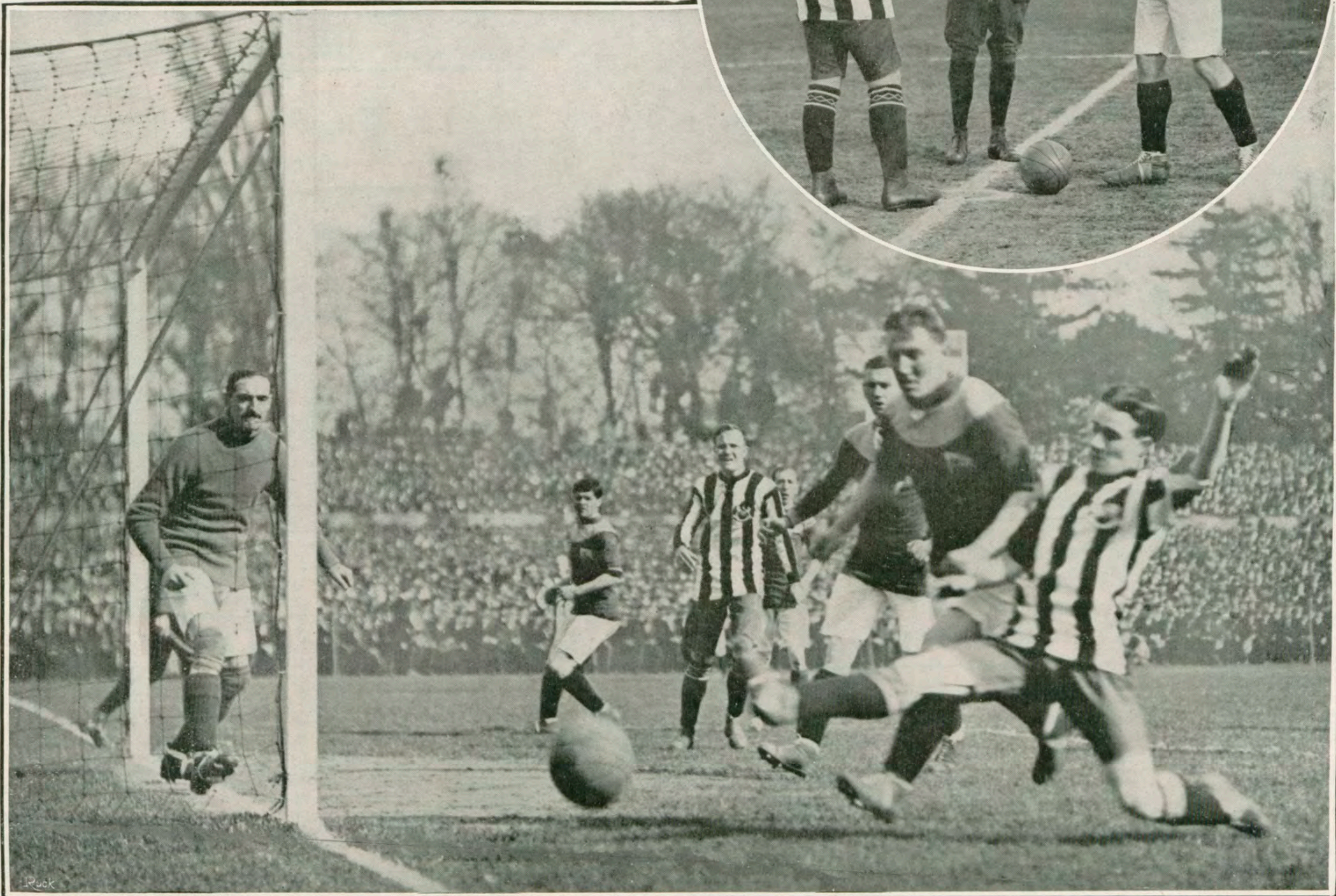
(1) Ceux de nos lecteurs qui nous font l'honneur de nous écrire en vue de l'insertion de leurs lettres sont instamment priés de n'écrire qu'au recto de leur papier, à cause des nécessités de la composition

LA COUPE D'ANGLETERRE SE REJOUERA



La foule à un grand match

La finale de la Coupe d'Angleterre, qui se disputait entre Newcastle United et Bradford City, avait attiré 70.000 personnes au Crystal Palace. Le match fut déclaré nul, chaque équipe ayant marqué un but.



Les buts sont menacés.

Tous les joueurs furent excellents, mais la palme revint, sans contestation possible, aux deux gardiens de but qui se montrèrent véritablement supérieurs. Plusieurs fois ils ne sauvèrent leur équipe que par des prodiges d'habileté. Au centre, les deux capitaines tirent au sort pour le choix des camps.



Un des principaux dirigeables allemands, le Deutschland, évolue au-dessus de la gare de Dusseldorf.



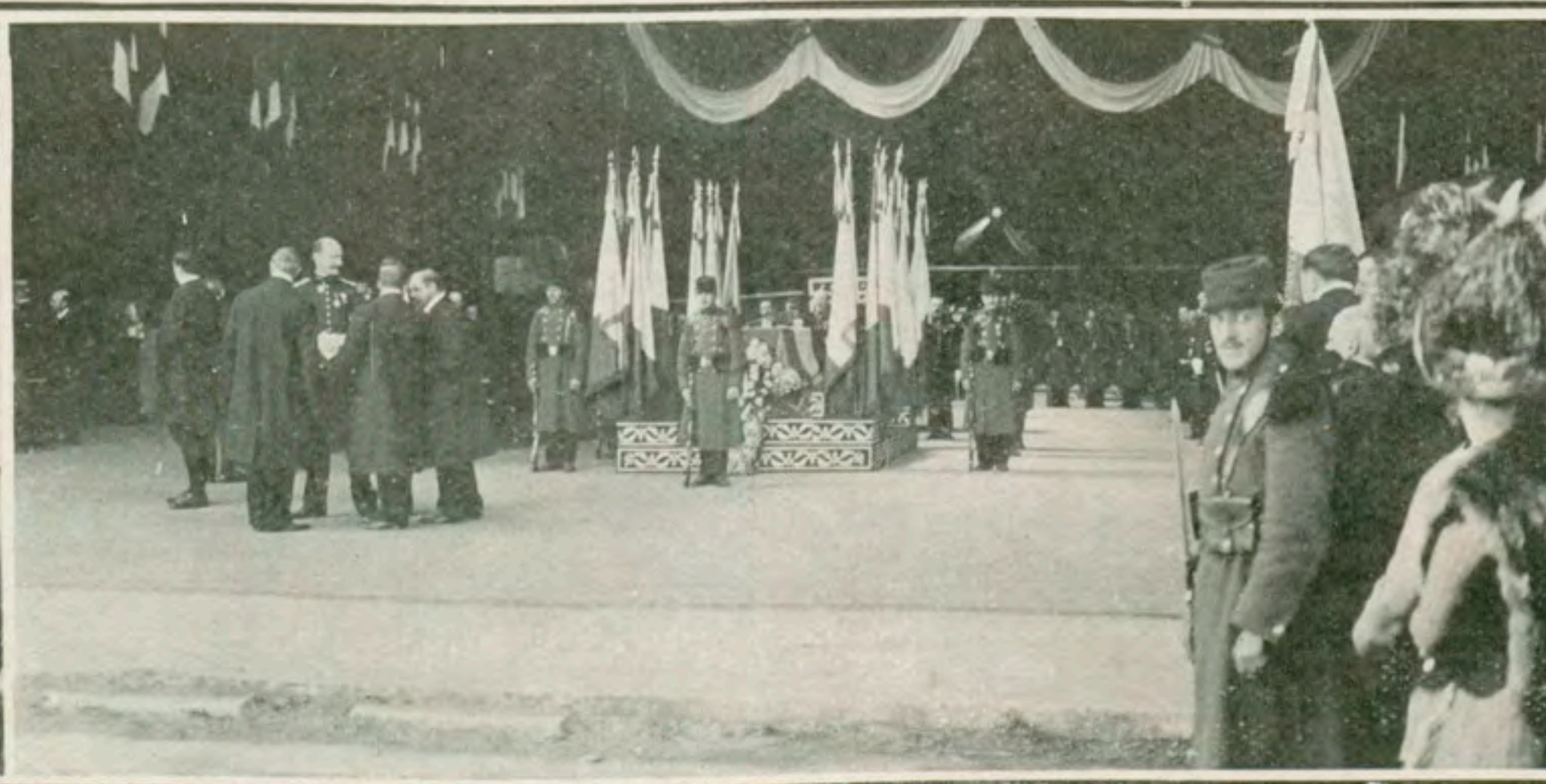
Les obsèques du lieutenant de vaisseau Byasson qui s'est tué dernièrement en aéroplane, ont été célébrées le 19 avril, à Versailles. M. Berteaux, ministre de la Guerre, a prononcé une émouvante allocution.



A l'école Blériot de Pau, de gauche à droite : de Malherbe, Princeteau, Leblanc, le colonel Hirschauer, et le capitaine Marie.



Weyman fait du cross country avec : la comtesse Zborowska et Mlle Marvingt autour du camp de Châlons.



Les obsèques du capitaine Tarron, victime d'une chute d'aéroplane, à Villacoublay, ont été célébrées le 20 avril, à Meudon. Le corps est veillé par la troupe dans le hangar de dirigeables de Chalais-Meudon, transformé en chapelle ardente.



Le Stade Bordelais, champion de France, a battu le Verein Fussball Stuttgard, à Stuttgard, par 20 points à rien.



L'équipe allemande Kickers de Stuttgard a battu le Cercle Athlétique de Paris par 5 buts à 0 en football association.



Pour le Championnat de football association des Petites A l'école Bellanger du Havre bat la Fraternelle d'Ailly-sur-Noye, par 6 buts à 2.



A Barcelone, l'équipe première d'association du Paris-Université-Club fait match nul avec le Football Club Catalan, 1 but à 1.

Résultats Techniques du 12 au 18 Avril Spectacles sportifs de la Semaine.

AÉRONAUTIQUE

SAMEDI 22 AVRIL. — Issy-les-Moulineaux. — L'aviateur Bobba, parti pour tenter le raid Paris-Pau, atterrit à Châtelleraut.

L'aviateur Vélrines, parti pour Pau, atterrit à Poitiers.

ATHLÉTISME

SAMEDI 22 AVRIL. — Football Association. — Londres. — Les équipes de Newcastle United et de Bradford City font match nul pour la Coupe d'Angleterre.

DIMANCHE 23 AVRIL. — Lille. — Union Sportive Tourquennoise bat Association Sportive Française par 4 buts à 1.

DIMANCHE 23 AVRIL. — Football rugby. — Colombes. — Association Sportive Perpignanaise bat Union Sportive Doloise par 20 points à 5.

DIMANCHE 23 AVRIL. — Boxe. — Wonderland. — Vinez bat Cricqui aux points en 8 rounds. — Hue bat Rachel qui abandonne au 2^e round. — Durey bat Fransen aux points en 4 rounds. — Joé Wilson bat Kleber aux points en 10 rounds. — Dennis Haugh bat Andrews Dixon, l'arbitre arrêtant le combat au 4^e round.

— Audou et Sammy Smith (Américain) font match nul en 10 rounds.

CYCLISME

DIMANCHE 23 AVRIL. — Course scratch (1.000 mètres)

1. Fournous, 2. Doersflenger, 3. Martin.

Course de primes : 1. Bouteillier, 2. Cottret, 3. Heller.

Course de la Roue d'Or (50 kilomètres derrière motocyclettes) : 1. Guignard, en 42 m. 23 s. 2/5; 2. Darragon, à 5 tours; 3. Lavalade arrêté.

HIPPISME

MARDI 18 AVRIL. — Auteuil. — Prix Achères. — (Steeple chase, 10.000 francs, 4.200 mètres) : 1. Teuton (Heath) à M. Ch. Liénart; 2. Renée II; 3. Per Bacco. — P.-M. : gag., 20 fr. 50; pl., 17 francs et 40 francs.

MERCREDI 19 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — Prix Penelope. — (20.000 francs, 2.000 mètres) : 1. La Bécasse (Belhouse) à M. W. Flatmann; 2. Brume; 3. Voie Lactée. — P.-M. : gag., 76 francs; pl., 20 francs, 15 fr. 50, 26 francs.

VENDREDI 21 AVRIL. — Saint-Ouen. — Prix Gascon II. — (10.000 francs, haies-handicap, 2.800 mètres) : 1. Roms (O'Connor) à M. Woodland; 2. Sinai; 3. Sirius II. — P.-M. : gag., 67 fr. 50; pl., 22 francs, 21 francs, 22 francs.

DIMANCHE 23 AVRIL. — Longchamp. — Prix Biennal. — (25.000 francs, 2.000 mètres) : 1. Rubinat II (Ch. Childs) à Mme N.-G. Cheremeteff; 2. Manzanars; 3. Gibelin. — P.-M. : gag., 28 francs; pl., 16 francs, 39 fr. 50 et 22 fr. 50.

— La Coupe (20.000 francs en espèces et un objet d'art de 10.000 francs, 3.000 mètres) : 1. Rire aux Larmes (O'Neill) à M. X. Balli; 2. Gros Papa; 3. Dor. — P.-M. : gag., 35 fr. 50; pl., 14 fr. 50, 18 francs, 18 francs, 18 fr. 50.

Prix de la Seine. — (12.000 francs, 2.400 mètres) : 1. Ronde de Nuit (Milton Henry) à M. J. de Bremond; 2. Valemont; 3. Imperator. — P.-M. : gag., 11 francs.

LE MONOPLAN VINET VOYAGE

L'Aviateur Liger, pilotant un monoplan Vinet a quitté Jargeau ce matin à 6 h. 40. Après un magnifique début de voyage, il est passé à 1.000 mètres de hauteur au dessus d'Orléans, se dirigeant vers Paris; mais, pris par de violentes rafales de vent, il se vit dans l'obligation d'atterrir à Artenay à 7 h. 8, soit un parcours de 40 kilom., en 28 minutes, ce qui donne la très jolie vitesse de 86 kil. avec un moteur de 40 HP Gyp.

MA VIE ET MES COMBATS ⁽¹⁾

Par JACK JOHNSON, champion du monde.

Johnson arrive maintenant au point culminant de sa carrière, sa rencontre avec l'ancien champion du monde, Jim Jeffries.

NATURELLEMENT, je ne tenais pas compte moi-même en affaires de la « color line ». Un de mes entraîneurs avait coutume de citer ces vers.

« For there is neither east nor west,
Border nor breed nor birth.
When two strong men stand face to face,
Though they come from the ends of the earth. »

« Il y a ni est, ni ouest, ni frontière, ni race, ni naissance, lorsque deux hommes forts sont face à face, quand même ils viendraient des confins de la terre. »

Non je n'aurais jamais cherché querelle à M. Jeffries de son hésitation à rencontrer un noir. Mon désir de me rencontrer avec lui était dû à une toute autre cause.

Comme Tommy Burns, il avait promené dans tout le pays un tas de racontars qui ressemblaient tellement à ceux du Canadien que je le soupçonnais fort de les lui avoir empruntés. Tout cela était de nature à donner une triste idée de mon courage personnel et à me faire passer pour un capon et un lâche. Ce fut d'ailleurs publié plus tard dans les mémoires de Jeffries, écrits par Bob Edgreen du *New York Herald* — Car Jim manque de lettres. — J'extrait de cette pseudo-autobiographie ce qui se rapporte à cette affaire :

Il se passa des choses amusantes, dit Jeffries, après que j'eus quitté le ring. Jack Johnson, le boxeur noir, n'avait pas encore fait assez, quand je me retirai pour pouvoir être considéré comme un adversaire pour moi. Il n'y a pas un organisateur qui aurait offert un dollar pour un combat entre nous. Mais, maintenant que j'avais abandonné la boxe depuis quelque temps, et qu'il semblait n'y avoir aucune chance pour que je remette jamais les gants, il commença à me défier et à me faire un tas d'ennuis. Un jour j'étais à la salle d'Harry Corbett, à San Francisco, quand Johnson arriva, avec son manager, Reke Abrahams. Je reprochai à Johnson de me défier.

— Ah vraiment, vous désirez combattre aussi, M. Jeff, dit Johnson.

— Et vous-même, le désirez vous ? répondis-je.

— Je ne demande que cela, dit le nègre.

Je sortis de ma poche un paquet de billets que je comptai, puis je me tournai vers Harry Corbett et lui demandai tout l'argent qu'il avait dans sa caisse. Il le sortit et me le tendit. Le total faisait 2500 dollars.

Johnson devait penser que j'allais lui porter un défi et que c'était le montant du dédit. Mais, je le tendis à son manager, et je dis au nègre : « Nous allons entrer tous les deux dans la cave qui est là, tous deux seuls, nous en avons le droit, je pense. Si, vous sortez le premier, vous toucherez la somme, si vous sortez le dernier, je la laisse aux pauvres et je vous donnerai 1.000 dollars pour vos frais d'hôpital. »

Si vous aviez vu les yeux étonnés de Johnson !

— Je combats sur un ring, et non dans une cave : devant le public, et non en secret, répondit-il.

Là dessus, il partit avec son manager.

Quand il fut sorti, nous nous mîmes à rire Corbett et moi à nous en tenir les côtes.

C'était un joli tour et qui me valut de ne plus être embêté pour quelque temps par Johnson. Mais il avait raison. La place pour se mesurer avec moi était un ring, et non une cave.

Maintenant, après ce qui arriva le 4 juillet, à Reno, pensez-vous, avec le grand homme, que la place convenable pour me rencontrer était un ring ? Croyez-vous qu'il n'eût pas mieux valu pour lui me rencontrer dans une cave, où il n'y aurait pas eu autant de témoins de la terrible punition que je lui infligeai.

Toute plaisanterie à part, telles étaient les raisons pour lesquelles je désirais rencontrer l'ex-champion. Comme avec Tommy Burns, j'avais été présenté dans un mauvais jour devant le public et je désirais prouver que je n'étais pas celui qu'on avait bien voulu dire. Si je n'avais pas retiré un « cent » de ce combat de Reno, la satisfaction de la vengeance m'aurait suffi. Si j'avais pu me contenter d'une bataille de mots, j'aurais pu répondre à Jim, que c'est lui au contraire, qui avait peur de me rencontrer.



Stanley Ketchel.

Champion du monde des poids moyens qui fut mis knock-out par Jack Johnson en douze rounds. Il fut, depuis, assassiné.

Bill Squires était venu d'Australie pour le combattre et Billy Delaney, manager de Jim et son représentant à cette époque, signa pour un match. Quel est celui qui recula en cette occasion ? Squires était sans doute un farceur, mais ce fut l'ex-champion qui refusa de le rencontrer. Bill Delaney fut si dégoûté de cette affaire qu'il rompit son association avec Jeffries sur ce fait. Pour ma part, je ne veux pas dire que le grand homme avait peur de rencontrer Squires. Mais je pensais avoir plus de chance que ce dernier et j'en eus, en effet, davantage.

Quand je revins d'Australie avec le titre de champion, que je venais de ravir à Tommy Burns à Sydney, je me rendis compte que c'était seulement une question de temps pour que Jeffries renonce à son exil du ring et consente à se mesurer avec moi. Tous les journaux sportifs du pays commençaient à supplier l'ex-champion de sortir de sa retraite et à venir défendre la suprématie de la race blanche. Cette question ne m'intéressant guère

et Jeffries aussi probablement, ce qui lui tenait le plus au cœur, c'était de conserver sa réputation de boxeur et de faiseur de recettes.

Finalement, ce sont ses bons amis du public américain qui le forcèrent à cette rencontre. Je suis bien sûr que rien au monde ne pouvait lui être aussi désagréable, mais il ne pouvait faire autrement. Ses amis allaient le persuadant qu'il était le seul homme qui put tenir en face de moi et l'opinion publique était même que je devais, par lui, être mis hors du ring. Les lignes suivantes que j'extrait de ses mémoires sont, à l'heure actuelle, vraiment tragiques :

Vraiment, il n'y avait pas de raison pour que je revienne au ring. J'avais une belle maison, beaucoup d'amis, des affaires qui allaient à merveille, tout ce qu'un homme peut désirer. Il y avait plus de cinq ans que je n'avais pas mis les gants. Billy Delaney me disait, je me souviens, qu'il n'y avait pas un champion qui pût rester deux ans loin du ring et retrouver sa qualité. Je me rendais compte que je n'étais plus en condition pour combattre désormais. J'avais pris du poids et j'avais perdu cette ambition d'arriver sans laquelle il n'y a pas de champion. Mais la pression sur moi devenait trop grande. J'annonçai que je me remettai à l'ouvrage et que quand je reconnaitrais que j'étais devenu à nouveau le Jim Jeffries d'autrefois, je serais prêt à combattre, mais qu'autrement, ni pour or, ni pour argent, je ne remettrais jamais les gants.

Le moment arriva où il se crut redevenu le Jim Jeffries d'antan. Il fit une longue tournée théâtrale à travers le pays qui lui rapporta beaucoup d'argent. Et, convaincu d'avoir retrouvé sa valeur d'autrefois, il consentit à risquer la rencontre.

CHAPITRE XXIII

LES HÉSITATIONS DE L'ANCIEN CHAMPION DU MONDE. — IL FINIT PAR SE DÉCIDER. — JE SUIS MATCHÉ CONTRE LE FAVORI DU PUBLIC.

Je n'ai jamais cru une minute que c'était à moi que reviendrait l'honneur de décider Jeffries à une rencontre. Je savais parfaitement que rien de ce que je pourrais faire personnellement, ne pourrait amener le grand gas à signer un engagement avec moi. Ce fut le public qui mena l'affaire, et je lui dois des remerciements pour avoir fait ainsi ce que j'attendais depuis si longtemps.

Avant même que je n'eus enlevé le titre de champion des poids lourds, le bruit avait déjà commencé. De toutes parts, on suppliait Jeffries de sauver l'honneur des blancs et de ramener le titre de champion à cette race. C'était une question de sentiment, au courant de laquelle Jeffries était mieux que personne, mais le sentiment était une chose qui gênait bien peu l'ex-champion. Avec moi, c'eût été tout à fait différent. Je suis d'un tempérament romantique, et l'idée d'être le champion d'une race, eut fait beaucoup d'effet sur moi.

Mais rien de ce qui ne pouvait se traduire par des dollars et en nombre respectable, n'avait d'influence sur Jeffries. Il se serait bien peu inquiété de sauver l'honneur des blancs, s'il n'y avait pas été forcé par l'opinion publique. Avant le coucher du soleil de ce 26 décembre où j'eus l'honneur d'enlever le scalp de Tommy Burns à Sydney, le promoteur de la rencontre, M. Hugh Mac Intosh, avait câblé en Amérique qu'il offrait une bourse de 50.000 dollars à Jeffries pour rencontrer le gagnant. A ce moment, il semblait que cette offre était considérable, mais quand on sut quelle recette on avait faite au combat de Sydney, elle parut moins bonne. Chacun voyait qu'une rencontre entre l'ancien champion et moi ferait le double d'argent. Les exigences de Jeffries augmentèrent d'autant.

(1) Voir les nos 644 et suivants.

Et, dans tout le monde, les gens compétents commencèrent à douter de la réussite des négociations.

Il est assez facile de voir que c'était loin d'être une proposition joyeuse pour Jeffries. Il n'avait pas mis de gants — excepté au théâtre — depuis près de six ans. Il déclara d'abord qu'il ne voyait pas de raisons pour que ce fût lui qui soit chargé de sauver l'honneur des blancs. Quand on lui représentait qu'il fallait que le titre fût regagné et qu'il n'y avait pas d'autres moyens, il répondait que Corbett était homme à faire ce travail. Il ajoutait que celui-ci arriverait facilement à me battre. Mais le public n'était pas du tout de l'avis de Jeffries en cette circonstance; on disait partout qu'il n'y avait qu'un seul homme capable d'entreprendre une telle tâche et son nom était James J. Jeffries.

Tout cela est de l'histoire ancienne, mais je le rappelle pour montrer comment tout le monde conspirait à amener cette solution que je désirais depuis si longtemps. Tous les journaux s'étaient attelés à la campagne et tous les jours paraissaient des interviews de l'ancien champion. Mais celui-ci continuait à refuser toute rencontre. Oh mes amis, quelle réclame tira de tout cela l'excellent Jeffries ! Tout cela faisait de lui une attraction plus grande que jamais et c'est sous la pression de cette campagne qu'il contracta un engagement au Vaudeville de vingt semaines, à 2500 dollars par semaine. Ce fut ainsi que j'amenais moi-même l'argent dans les poches de Jeffries.

Cela se passait en janvier de l'année dernière. Jeffries vint à New-York pour commencer sa tournée et à chaque station, il était assiéé par des reporters qui venaient lui demander s'il avait l'intention de me combattre. C'est alors qu'il changea sa façon de répondre et qu'il déclara que cela dépendrait s'il pouvait retrouver sa forme. Cela sembla encourager les journalistes et ils commencèrent à dire que le grand champion rencontrerait Johnson, aussitôt qu'il aurait terminé sa tour-



Jack Johnson.

A la ville, Johnson est un joyeux gentleman.

née théâtrale. Tous ces cancan me faisaient bien rire, parce que je sentais que le moment arrivait où Jeffries serait forcé d'accepter la rencontre. Les promoteurs venaient de toutes parts et les offres de bourses allant de 50.000 à 200.000 dollars nous parvenaient de toutes les grandes villes du pays et même quelques-unes de l'autre côté de l'Océan. Je crois qu'il m'en arrivait une un jour sur deux.

Finalement, cela devint si chaud, que Jeffries annonça qu'il se rendait à Carlsbad en Allemagne pour une cure d'eau.

C'est là où toutes les têtes couronnées d'Europe vont se remettre des fatigues du pouvoir, et Jeffries y subit le meilleur traitement qu'il pût obtenir pour son argent. Il dit que si les eaux de Carlsbad le remettaient en état, il serait prêt à me rencontrer. Cela faisait bien mon affaire et je priais tous les jours pour que sa saison lui fut profitable.

Pendant que Jeff était en train de se soigner en Allemagne, son manager Sam Berger et moi nous nous rencontrâmes à Chicago et nous signâmes les conditions du combat. Un couple de jour après, je vis dans les journaux une dépêche disant que Jeff ne voulait rien savoir et que Sam Berger n'avait aucune autorité pour traiter en son nom. Cela ne me tracassait pas beaucoup, car je savais bien que tout finirait par s'arranger.

Lorsqu'il eut tiré de Carlsbad tout ce qu'il en pouvait espérer, Jeffries vint à Paris, qui fut probablement plus de son goût. Je ne puis vraiment pas l'en blâmer. Pendant son séjour en France, il prétendit qu'il était prêt à me rencontrer, à condition que la bourse fut au moins de 10.000 dollars. Enfin, pendant la traversée, il envoya un télégramme sans fil à un journal de New-York pour annoncer qu'il était prêt pour le match. Jeffries arriva ici en octobre et, dès la semaine suivante, il commença à s'entraîner dans un gymnase privé de New-York City.

(A suivre).

JACK JOHNSON.

Notes financières

Le jour même où paraîtront ces notes financières se fera l'émission de 75.000 obligations de 500 francs 5 0/0 de la Compagnie « Port of Para ».

Nous avons dit comment les résultats d'exploitation prévus couvraient largement le service des obligations tant anciennes que nouvelles. Il n'est peut-être pas sans intérêt cependant de revenir sur les garanties affectées à l'émission actuelle.

Cet emprunt est gagé 1° sur les travaux et ouvrages compris dans la division du port qu'il va servir à payer, et 2° sur un intérêt que possède la Compagnie « Port of Para » dans le capital actions ordinaires de la Compagnie de Chemins de fer Madeira Mamore. Le premier point n'a pas besoin d'explication. Mais de brefs éclaircissements sont nécessaires pour le second.

Le capital actions ordinaires de la Compagnie Madeira Mamore est de 10 millions de dollars; sur les 100.000 actions qui le représentent, la Compagnie « Port of Para » en détient 48.750.

Cette voie ferrée contourne les rapides du fleuve Madeira, l'un des affluents les plus importants de l'Amazonie.

On voit que cette garantie ajoutée à l'affectation des travaux exécutés, a une sérieuse importance. Il est bon de faire remarquer en outre, que le Gouvernement peut percevoir une taxe de 2 0/0 sur les importations du Port de Para dans la mesure nécessaire pour compléter, au capital de premier Etablissement reconnu par lui, un intérêt de 6 0/0 si les recettes nettes étaient insuffisantes à atteindre ce but. Cette taxe a déjà fonctionné. En 1909, son produit a été de 3.146.000 francs. Pour le premier semestre de 1910, il a été de 2.915.000 francs. En raison du chiffre élevé des recettes, la perception a été suspendue au 1^{er} juillet, sur la demande même de la Compagnie. Si elle avait

continué, le produit pour l'année 1910 de cette taxe de 2 0/0 aurait été de 4.520.000 fr. environ.

Si les revenus nets ne représentaient pas 60 0/0 du capital d'Etablissement, la taxe serait perçue de nouveau et viendrait compléter les recettes nettes. Elle constitue donc pour la Compagnie une garantie latente, à laquelle elle peut faire appel pendant toute la durée de la concession si les recettes nettes d'exploitation venaient à diminuer.

Les obligations 5 0/0 du Port de Para paraissent donc solidement garanties. Elles sont émises à 452 fr. 50. La Compagnie prenant à sa charge les impôts brésiliens ou américains, elles n'ont à supporter que les taxes fiscales françaises, y compris le droit de timbre, et dans ces conditions, rapportent près de 50 0/0. L'émission est réalisée par les soins de la Banque de l'Union Parisienne et de la Société Générale. Les publications prévues par la loi ont été faites au Bulletin Annexe du Journal Officiel des 20 et 27 mars 1911.

Dans nos dernières « Notes Financières » nous avons parlé brièvement de la progression des recettes de la Compagnie Générale de Chemins de Fer dans la Province de Buenos-Aires. Les recettes réalisées par cette Compagnie pendant le mois de mars 1911 sont supérieures de 85 0/0 à celles du mois de mars 1910. Elles s'élèvent à 1.350.700 francs, contre 728.000 francs. Elles marquent un accroissement de 33 0/0 sur celles du mois de février 1911 qui étaient de 1.014.000 francs.

Or, dans cette augmentation, le développement du réseau lui-même au point de vue kilométrique ne joue qu'un rôle restreint. C'est ainsi que la longueur des voies en service n'a pas varié de février à mars, alors que, comme on vient de le voir, les recettes s'élevaient d'un tiers.

D'une année à l'autre, le développement total du réseau a passé de 721 kilomètres à 1.087 kilomètres. L'accroissement kilométrique est donc de 50,76 0/0, alors que les recettes de mars 1911 représentent un accroissement de 85 0/0 sur celles de mars 1910.

Ces résultats sont d'autant plus satisfaisants que la récolte, qui est l'un des principaux éléments du trafic, a été peu abondante en raison de conditions climatiques assez rares en Argentine. Etant donné que dans de telles circonstances, l'augmentation s'est nettement affirmée, on peut juger de ce que sera, en temps normal, la progression des recettes.

Le 6 mai prochain se tiendra l'Assemblée Générale de la Banque de l'Union Parisienne.

Il sera proposé à l'Assemblée d'élever de 45 francs à 50 francs le dividende. La part faite à la réserve légale, il sera porté 5 millions à la réserve spéciale, et 6.658.425 francs seront reportés à nouveau. L'ensemble des réserves dépassera ainsi 24 millions. Il n'y a aucun commentaire à ajouter à ces résultats.

Nous avons souvent parlé des obligations 4 1/2 0/0 or de la Saint-Louis San-Francisco Railroad Co (New-Orleans, Texas et Mexico Division). Nous avons la satisfaction d'annoncer que les bénéfices de la ligne New-Orleans, Texas et Mexico suivent une progression marquée. Ce résultat correspond à la prospérité croissante des Etats du Sud. Au surplus, d'après le recensement de 1910, la population de ces Etats va en augmentant rapidement. En effet l'accroissement général a été de 27 0/0 depuis 1900 et a atteint 50 0/0 pour les territoires longeant la ligne.

Notons en terminant que la Banque de l'Union à Moscou a tenu ces jours-ci son Assemblée Générale et a voté, comme nous l'avions fait prévoir, un dividende de 16 roubles contre 14 roubles l'an dernier.

G.-E. JANIN,

Notes Financières, 11, bd des Italiens, Paris.

P.-S. — Quelques-uns de nos lecteurs nous demandent des indications sans donner leur nom et leur adresse. L'espace restreint dont nous disposons ne nous permet pas de leur répondre par la voie du journal. Nous serons toujours heureux de leur donner les renseignements qui les intéressent, mais par lettre.

G.-E. J.